



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA  
CAMPUS UNIVERSITÁRIO TRINDADE

---



**Wander Luis de Melo Cruz**

**O COMPLEXO PORTUÁRIO E LOGÍSTICO DE  
ITAJAÍ/NAVEGANTES (SC): REGULAMENTAÇÃO,  
CONSOLIDAÇÃO, DEMANDAS INFRAESTRUTURAIS E  
DINÂMICA DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA.**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia (PPGG) da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Área de concentração: *Desenvolvimento Regional e Urbano*. Linha de pesquisa: *Redes, Organização Territorial e Políticas Públicas*. **Orientação:** Prof. Dr. Márcio Rogério Silveira.

**Financiamento:** CNPq

**FLORIANÓPOLIS**  
**Março/2016**

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,  
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Cruz, Wander Luis de Melo

O complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes (SC) : Regulamentação, consolidação, demandas infraestruturais e dinâmica das empresas de transporte e logística / Wander Luis de Melo Cruz ; orientador, Marcio Rogério Silveira - Florianópolis, SC, 2016.

241 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Geografia.

Inclui referências

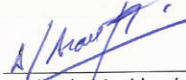
1. Geografia. 2. complexo portuário e logístico. 3. Itajaí/Navegantes (SC). 4. Transportes e Logística. I. Silveira, Marcio Rogério. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em Geografia. III. Título.

Wander Luis de Melo Cruz

**O complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes  
(SC): regulamentação, consolidação, demandas  
infraestruturais e dinâmica das empresas de transporte  
e logística**

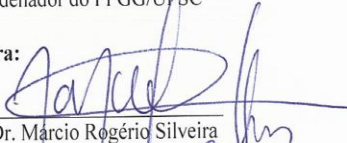
Esta Dissertação foi julgada adequada para obtenção  
do Título de “Mestre em Geografia”, e aprovada em sua  
forma final pelo Programa de Pós-graduação em Geografia.

Florianópolis, 01 de março de 2016.



Prof. Dr. Aloysio Marthins de Araújo Junior  
Coordenador do PPGG/UFSC


**Banca Examinadora:**



Prof. Dr. Marcio Rogério Silveira  
Universidade Federal de Santa Catarina



Prof. Dr. Clécio Azevedo da Silva  
Universidade Federal de Santa Catarina



Prof. Dr. Carlos José Espindola  
Universidade Federal de Santa Catarina



Prof. Dr. Nelson Fernandes Felipe Junior  
Universidade Federal de Sergipe



## **DEDICATÓRIA**

A minha mãe Maria Raquel Barbosa Cruz, ao meu pai Sebastião de Melo Cruz, ao meu irmão Fernando de Melo Cruz, e para a Marcela Cechinel, e em especial, a minha avó Iolanda Arcolino Barbosa. Todos esses nomes se sacrificaram muito para me ajudar nesses anos. A vocês que nunca saíram dos meus pensamentos, dedico esse humilde trabalho.



## AGRADECIMENTOS

*Essa caminhada foi iniciada em 2009 quando ingressei no curso de Geografia na Universidade Estadual Paulista (UNESP), Campus de Ourinhos/SP e no mestrado do PPGG da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) em 2014. De lá para cá algumas pessoas literalmente tiveram um papel fundamental no desenvolvimento do meu interesse pela Geografia e no direcionamento de minha forma de pensar, que não veio só através das aulas, mas também das conversas particulares, orientações e atividades fora da universidade, como as conversas de bar, passeios, reuniões, viagens de campo e participação em eventos. Os principais nomes que dessa lista seriam os professores da UNESP: Marta da Silveira Luedemann, Márcio Rogério Silveira (meu orientador de mestrado na UFSC), Paulo Fernando Cirino Mourão, Nelson Rodrigo Pedon, e os professores da UFSC: Carlos José Espíndola e Nazareno José de Campos.*

*Ao professor Márcio Rogério Silveira, que me ajudou com suas orientações e conversas diversas. A ele peço perdão por minhas limitações intelectuais.*

*Aos companheiros do Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas (GEDRI): Diogo Quintilhano, Alessandra Júlio, Keity Kristini, Vitor Hélio Pereira Souza, Margaux Hildebrandt, Janete Ely, Rodrigo Giraldo Cocco, Nelson Fernandes Felipe Jr. e Ailton Aredes, que muito contribuíram com suas opiniões, conversas e ideias para esse projeto.*

*Os amigos que fiz durante a graduação na UNESP, na cidade Ourinhos/SP: Carlos Correa da Silva, Ricardo Izídio Bruno, Pedro Luis de Carvalho, Virgílio Vilela, Guilherme Fink, Bruno de Campos Gomes, Estevão Ielo, Targino Filho, Fernando Beraldo, Jaqueline Pereira Silva, Michel André de Souza, Rodrigo Rosa Cassemiro, Nelson Faria, Pedro Henrique Lemos de Oliveira, e também as meninas de Marília/SP: Laís Bacar Góes, Mariana Hamaji e a Milena Mariano Vianna Costa. Cada um, ao seu modo, dividiram comigo momentos importantíssimos de euforia, preocupações e alegrias... todos me influenciaram muito com suas vivências.*

*Aos amigos e pessoas queridas que pude conhecer graças ao Programa de Pós-Graduação e também quando já estava morando em Florianópolis: Mariana Barros (grande amizade), a Priscila Caballero (que mesmo distante foi quem mais esteve ao meu lado em meus primeiros meses em Florianópolis), Daniel Simas, Irlanda Mattos,*

*Roberto César Cunha, Silvia Limberger, Geisa Rocha, Emanuela Wenning, Ingrid Góes e Gicella Barros.*

*Aos professores Leila Christina Duarte Dias, Marco Antônio Franciotti e Nazareno José de Campos que muito contribuíram em minha formação com suas aulas no Programa de Pós-Graduação em Geografia. Também seria injusto não citar as secretárias do PPGG Helena Medeiros Valverde e Renata C. Silvério pela prestatividade em diversas oportunidades.*

*Ao professor Carlos José Espíndola que participou de minha banca de qualificação e que deu preciosas contribuições para este trabalho, suas provocações além de extremamente úteis, também encetaram novas inquietações e indagações sobre um leque assuntos dos quais tentei e tentarei me aprimorar. Muito da bibliografia sugerida por ele foi incorporada ao trabalho, e algumas só não foram pelo tempo restrito para ler às obras. Ao professor Nazareno José de Campos que sempre deu muitas opiniões no que se refere principalmente à parte de formação sócioespacial, e que também fez uma correção cirúrgica em meu relatório de qualificação. Ao Professor Clécio Azevedo da Silva, pela gentileza de aceitar o convite de participar da banca da defesa desse trabalho.*

*Também devo agradecer ao esforço do Prof. Dr. Nelson Fernandes Felipe Junior, no qual se predispôs a sair do Sergipe para participar da defesa desse trabalho.*

*E por fim, e não menos importante, não poderia me esquecer de forma alguma da Marcela Cechinel pois, graças a ela meus dias em Florianópolis foram mais tranquilos. Sempre muito amorosa, carinhosa e honesta, nunca deixou de me apoiar, mesmo sofrendo com minha ausência para que eu pudesse “namorar com a dissertação”.*

*Ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) que financiou essa pesquisa e possibilitou a reprodução de nossas atividades.*



## ***EPÍGRAFE***

*“No mundo em que mandam os mercados da riqueza financeira e a concorrência entre as grandes corporações, os cidadãos estão divididos entre vencedores e perdedores. Os primeiros, ao acumular capital financeiro, gozam do “tempo livre” e do “consumo de luxo”. Os demais se tornam dependentes crônicos da obsessão consumista e do endividamento, permanentemente ameaçados pelo desemprego e, portanto, obrigados a competir desesperadamente pela sobrevivência”.*

Luiz Gonzaga de Mello Belluzzo, em *“O capital e suas metamorfoses”* (2013).



## RESUMO

O complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes caracteriza-se por ser uma região com grande aglomeração de serviços de transporte e logística, bem como na produção industrial de suporte às mesmas atividades. Com o desenvolvimento tecnológico, possibilitaram-se novas formas de organização da produção e da circulação do capital. Destarte, os espaços portuários que não se adaptam rapidamente a essas tendências são duramente reprimidos com a concorrência de outros mais modernos e eficientes. A exemplo disso, vamos demonstrar nessa pesquisa como o complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes tem se sobressaído na atual conjuntura econômica, recorrendo a análise dos: 1) aspectos político-institucionais para o setor marítimo-portuário; 2) formação e análise da organização do quadro atual de infraestruturas nas zonas primária e secundária do complexo portuário e logístico do Itajaí; 3) gargalos e investimentos em infraestruturas portuária e de acesso aos terminais; 4) e o papel das empresas de transporte e logística na organização espacial da região.

**Palavras-chave:** complexo portuário, transporte e logística, investimentos em infraestruturas de transporte.



## ABSTRACT

The port and logistics complex of Itajaí/Navegantes is characterized as a region with great agglomeration of transportation and logistics services, as well as in industrial production support the same activities. With technological development, it enabled new forms of organization of production and the circulation of capital. Thus, the port areas that do not adapt quickly to these trends are harshly repressed with competition from more modern and efficient. As an example, we will demonstrate in this study as the port and logistics complex of Itajaí/Navegantes has been outstanding in the current economic climate, using analysis of: 1) political and institutional aspects for the maritime-port sector; 2) training and organizational analysis of the current situation of infrastructure in primary and secondary areas of the port and logistics complex of Itajaí/Navegantes; 3) bottlenecks and investments in port infrastructure and access to terminals; 4) and the role of transport and logistics companies in the spatial organization of the region.

**Keywords:** port complex, transportation and logistics, investments in transport infrastructure.



## LISTA DE IMAGENS

Imagem 01: Carregamento de madeira no porto de Itajaí em 1950.....	70
Imagem 02: Terminal de uso privativo da Portonave S/A em Navegantes.....	84
Imagem 03: Terminal público operado pela APM <i>Terminals</i> Itajaí S/A.....	85
Imagem 04: Intensidade do fluxo das Rotas das embarcações que atracam no Brasil acompanhadas pelo Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo.....	130
Imagem 05: Aumento do porte e dimensão dos navios.....	132
Imagem 06: Atual principal trajeto das carnes produzidas no Oeste Catarinense (Itajaí/Navegantes), e o comparativo com a possível perda para o Porto de Paranaguá/PR.....	138
Imagem 07: Acidente na BR-470 sentido porto de Itajaí, março de 2015.....	142
Imagem 08: Fila de caminhões agendados para entrarem no terminal operado pela APM <i>Terminals</i> Itajaí S/A.....	173
Imagem 09: Terminal REDEX da Localfrio S/A em Itajaí.....	183
Imagem 10: Serviços de transporte e logística do tipo <i>Inbound/Outbound</i> .....	186
Imagem 12: Serviços de transporte e logística do tipo <i>cross-docking</i> .....	187
Imagem 13: Serviços de transporte e logística do tipo <i>just in time</i> .....	188
Imagem 14: Serviços de transporte e logística do agente/operador multimodal.....	189





## LISTA DE TABELAS

Tabela 01: Principais países de destino das exportações brasileiras (2002-2011) em (%).....	19
Tabela 02: Movimentação de contêineres no Brasil em unidades no período de 2007-2013.....	34
Tabela 03: Principais produtos exportados pelo complexo portuário de Itajaí/Navegantes.....	79
Tabela 04: Principais produtos importados no complexo portuário de Itajaí/Navegantes.....	81
Tabela 05: Investimentos em infraestruturas por setor 2007-2012 (em R\$ bilhões).....	103
Tabela 06: Investimentos em infraestrutura por instância pública e privada 2007-12, em R\$ bilhões e % do PIB.....	104
Tabela 07: Investimentos em infraestrutura de transportes por instância pública e privada (2007-2012) em R\$ bilhões e % do PIB.....	105
Tabela 08: Aspectos econômicos e sociais da microrregião de Itajaí (comparativo 2003-2013) .....	157
Tabela 09: Preço do frete de contêineres vazios do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes no ano de 2015.....	161
Tabela 10: Preço do frete de contêineres cheios no complexo portuário e logístico do Itajaí/Navegantes no ano de 2015.....	163
Tabela 11: Preço do transporte de contêineres do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes para as suas principais cidades de destino.....	164



## LISTA DE QUADROS

Quadro 01: Vantagens e desvantagens dos modais de transportes.....	27
Quadro 02: Modelos de gestão de Autoridade Portuária.....	31
Quadro 03: vantagens e desvantagens do transporte marítimo-portuário.....	36
Quadro 04: Maiores grupos/empresas do setor de transporte e logística de Santa Catarina em 2014.....	38
Quadro 05: Empresas de transporte e logística no complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes em 2015.....	80
Quadro 06: infraestrutura dos terminais da APM <i>Terminals</i> Itajaí S/A e Portonave S/A em 2015 .....	83
Quadro 07: Mecanismo global de transformação da dívida privada em dívida pública (socialização das perdas).....	110
Quadro 08: Principais serviços oferecidos por agências de comércio exterior, de cargas e despacho aduaneiro (importação).....	180
Quadro 09: Principais serviços oferecidos por agências de comércio exterior, de cargas e despacho aduaneiro (exportação).....	181



## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01: Percentual de movimentação de contêineres nos portos de Santa Catarina em 2014.....	40
Gráfico 02: Crescimento da despesa primária real 2004-2008/2008-2012 do governo federal.....	98
Gráfico 03: Investimento Estrangeiro Direto (IED) no Brasil (2002-2014) – em (US\$) bilhões.....	112
Gráfico 04: Embarcações esperadas/atracadas em Itajaí (jul.2014-jul.2015).....	117
Gráfico 05: Embarcações esperadas/atracadas em Navegantes (jul.2014-jul.2015).....	118
Gráfico 06: Média diária de operações portuárias em Itajaí (jul.2014-jul.2015).....	119
Gráfico 07: Média diária de operações portuárias em Navegantes (jul.2014-jul.2015).....	120
Gráfico 08: Fluxo marítimo do Canal do Panamá em tonelagem líquida transportada 1925-2005 (em milhões).....	129
Gráfico 09: Evolução do faturamento líquido das exportações da Cooperativa Frimesa (2009-2013).....	140
Gráfico 10: Custos logísticos no Brasil em 2014: análise geral e setorial (%).....	158
Gráfico 11: Faturamento dos principais operadores logísticos no Brasil (em R\$ bilhões).....	159



## LISTA DE SIGLAS

**ACP:** Autoridade do Canal do Panamá  
**ADHOC:** Administração Hidroviária Docas Catarinense.  
**AEB:** Associação de Comércio Exterior Brasileiro.  
**ANTAQ:** Agência Nacional de Transporte Aquaviário.  
**ANTT:** Agência Nacional de Transportes Terrestres.  
**ANVISA:** Agência Nacional de Vigilância Sanitária.  
**CAP:** Conselho de Autoridade Portuária.  
**CLIA:** Centro Logístico Industrial Aduaneiro.  
**CNT:** Confederação Nacional de Transportes.  
**CODESP:** Companhia Docas do Estado de São Paulo.  
**CONAB:** Companhia Nacional de Abastecimento.  
**DNPVN:** Departamento Nacional dos Portos e Vias Navegáveis.  
**DTA:** Declaração de Transito Aduaneiro.  
**DTC:** Declaração de Transito de Contêiner.  
**EADI:** Estação Aduaneira de Interior.  
**EDI:** Eletronic Data Interchange.  
**GDC:** Gomes da Costa Pescados S/A.  
**GEDRI:** Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infraestruturas.  
**GEIPOT:** Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes.  
**FMI:** Fundo Monetário Internacional.  
**MAPA:** Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.  
**MERCOSUL:** Mercado Comum do Sul.  
**ONU:** Organização das Nações Unidas.  
**PPGG:** Programa de Pós-Graduação em Geografia  
**REDEX:** Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação.  
**SECEX:** Secretaria de Comércio Exterior.  
**SEP:** Secretaria Especial de Portos  
**SPE:** Sociedade de Propósito Específico.  
**TUP:** Terminal de Uso Privativo.  
**UFSC:** Universidade Federal de Santa Catarina.  
**UNCTAD:** Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento.  
**UNESP:** Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”.  
**USP:** Universidade de São Paulo.





## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	01
CAPÍTULO I: A INFLUÊNCIA DA CONJUNTURA ECONÔMICA INTERNACIONAL E NACIONAL NAS MEDIDAS INSTITUCIONAIS DE REGULAMENTAÇÃO E MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DO SETOR MARÍTIMO-PORTUÁRIO.....	14
1.1 A conjuntura da econômica atual e seus reflexos na organização do comércio internacional.....	15
1.2 O papel do desenvolvimento dos sistemas de transportes e de logística para a circulação do capital.....	23
1.3 Aspectos das medidas institucionais para o desenvolvimento do setor marítimo-portuário brasileiro: regulamentação e impactos na orientação da dinâmica de movimentação de cargas do estado de Santa Catarina.....	28
1.4 Quadro atual dos aspectos normativos do complexo portuário de Itajaí/Navegantes: dificuldades do porto público e o fortalecimento dos terminais de uso privativo.....	39
Considerações do capítulo I.....	50
CAPÍTULO II: FORMAÇÃO E O DESENVOLVIMENTO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE CARGAS, LOGÍSTICA E ARMAZENAMENTO QUE COMPÕE O COMPLEXO PORTUÁRIO E LOGÍSTICO DE ITAJAÍ/NAVEGANTES.....	52
2.1 O papel do desenvolvimento dos meios de transportes como fator de desintegração das relações pré-capitalistas, do aumento da divisão social do trabalho e da urbanização.....	53
2.2 Colonização, imigração e pequena produção mercantil: as bases para ocupação do litoral catarinense, configuração espacial e desenvolvimento das relações capitalistas.....	57
2.3 Estruturação, período da madeira, atividades pesqueiras, reestruturação funcional e a consolidação do complexo portuário e logístico do Itajaí.....	68
2.4 A consolidação do complexo portuário e logístico do Itajaí.....	78
Considerações do capítulo II.....	91
CAPÍTULO III: A IMPORTÂNCIA DAS OBRAS DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES NO COMPLEXO	

PORTUÁRIO E LOGÍSTICO DE ITAJAÍ/NAVEGANTES.....	92
3.1 A relevância dos investimentos públicos e privados em infraestruturas de transportes no Brasil: base teórica e aspectos político-econômicos do início do século XXI do cenário nacional para os investimentos em infraestruturas de transportes.....	93
3.1.1 Demandas infraestruturais no complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes.....	112
3.2 Tendências tecnológicas para o setor marítimo-portuário e pressão para modernização das infraestruturas de transportes do complexo portuário de Itajaí/Navegantes.....	125
3.3 A relevância das vias de acesso: a necessidade de investimentos em transporte intermodal em questão.....	136
Considerações do capítulo III.....	147
 CAPÍTULO IV: AS ESTRATÉGIAS COMPETITIVAS NO COMPLEXO PORTUÁRIO E LOGÍSTICO DE ITAJAÍ/NAVEGANTES: VANTAGENS COMPARATIVAS DA AGLOMERAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA.....	150
4.1 A importância dos estudos sobre circulação, transportes e logística para a compreensão do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes.....	151
4.2 Dinâmica de transporte e armazenamento dos recintos alfandegados do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes.....	166
4.3 Organização e estratégias das empresas de transporte e logística do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes.....	175
Considerações do capítulo IV.....	193
 CONCLUSÃO.....	196
Referências bibliográficas.....	203
Sites.....	211
ENTREVISTAS.....	215

## INTRODUÇÃO

Esta pesquisa (dissertação de mestrado em Geografia) buscou contribuir com o estudo sobre circulação, transportes e logística, partindo do caso complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes (SC)<sup>1</sup>. Nesse trabalho abordaremos aspectos que influenciam na movimentação de cargas, perpassando por políticas econômicas, aspectos da formação do referido complexo, quadro infraestrutural, e também analisaremos como os agentes se apropriam do quadro infraestrutural disponível no referido espaço e como isso se materializa na logística corporativa e de Estado.

Esse estudo se diferencia de outras pesquisas realizadas sobre às atividades portuárias em Itajaí, primeiramente, por não se tratar estritamente de um trabalho sobre fluxos econômicos nos terminais portuários ou de uma extensa análise da formação social da região, como bem já fizeram autores como Moreira (1995), Neu (2009), Felipe Júnior (2012; 2014) e Goularti Filho (2013), entre outros. Nossa pesquisa difere-se no sentido de tentar esboçar as inter-relações entre as políticas institucionais para o transporte marítimo-portuário (em suas diversas escalas) e a formação social do litoral catarinense na consolidação do que chamamos de complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes. Segundo, pelo fato que trouxemos para o nosso debate a temática atual dos problemas relativos às infraestruturas portuárias e das vias de acesso que o complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes vem passando, desmistificando alguns apontamentos que tem sido constantemente flertados na mídia convencional, além de uma análise não só de cunho econômico, mas também social sobre o papel das infraestruturas de transportes para o desenvolvimento da região. E terceiro, e não menos importante, um estudo sobre a expansão

---

<sup>1</sup>Usa-se o termo complexo portuário de Itajaí/Navegantes, para se referir ao conjunto de terminais portuários que compõe o Porto de Itajaí. Neste trabalho de dissertação de mestrado, propomos o conceito de complexo portuário e logístico quando nos referimos aos elementos que compõem a cadeia de serviços de transporte e logística de suporte ao complexo portuário, tais como as Estações Aduaneiras de Interior (EADI), estaleiros, armazéns, empresas de transporte intermodal, agências de cargas, agências de despacho aduaneiro, agências de comércio exterior, empresas de venda e aluguel de contêineres e demais empresas do ramo de transportes e logística localizadas nos municípios de Itajaí e Navegantes. Para compreensão adequada do texto, é importante ter clareza da distinção entre complexo portuário e complexo portuário e logístico, pois ambos os conceitos aparecerão no decorrer deste capítulo.

dos operadores logísticos, apontando suas características e estratégias no complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes.

O uso seletivo do espaço se representa, sobretudo, através do processo de circulação (SANTOS, 2014), uma vez que, nas condições atuais de circulação rápida do capital, isto é, pela necessidade de rápida transformação do produto em mercadoria ou capital-dinheiro, nas condições atuais de reprodução, o potencial maior ou menor de fazer circular rapidamente o produto é condição, para cada produtor, de sua capacidade maior ou menor de realização, que também exprime seu poder de mercado, e até mesmo, sua influência política. Nesse contexto, o complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes, que até recentemente foi um espaço que se beneficiou com a ampliação dos fluxos de mercadorias, perpassa atualmente por um momento de crise econômica. Crise que é atribuída principalmente às questões institucionais e infraestruturais, além do atual cenário econômico nacional desfavorável que tem colocado em risco a manutenção da região como uma das maiores plataformas logísticas do Brasil.

O complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes é produto da divisão territorial do trabalho no Brasil, que também está diretamente relacionada com a circulação, pois a existência da mesma é condicionada pelas diferentes possibilidades de uso do território por muitas empresas, pois um país como o Brasil, onde há grandes disparidades regionais, devido à assimetria de densidades demográficas, econômicas e da rede de transportes, faz que algumas porções do território nacional não sejam rentavelmente utilizáveis (para fins de distribuição) pelas maiores empresas, sua respectiva distribuição se faz por empresas menores, como vamos mostrar o caso da cadeia de serviços de transportes, armazenamento e logística do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes.

Os espaços “de produção”, “de distribuição”, “de consumo” podem ser analiticamente distinguíveis e percebidos, como se dispusessem de uma existência autônoma. Porém, seu valor real não é dado de forma independente, mas como um resultado da conjunção das ações, nem sempre perceptíveis empiricamente, pertinentes a cada qual das instâncias produtivas, como reconheceu Santos (2014). Nosso trabalho, evidentemente, enfatiza a circulação, os transportes e a logística, pois consideramos essas variáveis como as que melhor explicam a dinâmica econômica do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes, porque se trata de uma região em que há predominância do setor terciário, com grande especialização nos serviços de transportes e armazenamento de cargas, e também de

empresas especializadas em comércio exterior. Entretanto, algumas questões seriam mais bem respondidas se analisássemos a produção e o consumo de certos seguimentos movimentados em nosso recorte espacial, como por exemplo, os produtos que são destinados ao complexo portuário e logístico não pela base infraestrutural, por razões de logística ou de serviços disponíveis, mas sim por questões relacionadas à localização dos produtores e dos consumidores. A nossa ênfase na circulação, nos transportes e na logística é justificada pela intensidade de fluxos que são destinados ao complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes com finalidade o comércio exterior que, comparativamente, são bem maiores que os fluxos oriundos da produção regional ou destinados para o consumo local e também regional.

No sistema capitalista, começa o processo de unificação das técnicas, ainda que as densidades dos arranjos técnicos sejam desiguais pelos territórios (SANTOS; SILVEIRA, 2001). A exemplo disso, temos questões relacionadas às pressões tecnológicas e infraestruturais que os portos na América Latina vêm recebendo dos grandes armadores internacionais, como evidenciaremos no caso do complexo portuário de Itajaí/Navegantes. O fato de que os interesses do capital foram expandindo suas fronteiras possibilitou que o aperfeiçoamento técnico pudesse ser mais rápido e o uso de técnicas, originalmente criadas a grandes distâncias geográficas, fossem mais difundidas em diversos territórios.

A respeito disso, a recente obra de ampliação do Canal do Panamá para receber embarcações de maior calado e largura, entre os anos de 2014 e 2015, provocou um grande alarde na mídia convencional, no qual jornais chegaram a afirmar que se o complexo portuário do Itajaí não se adaptasse rapidamente às novas tendências de embarcações que transitarão majoritariamente pelo oceano Atlântico, toda a estrutura de serviços que compõe o complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes estaria comprometida a engalfinhar-se. Neste trabalho demonstraremos o quanto estão equivocadas essas suposições.

A demanda por infraestruturas de transportes no complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes, se enquadra no que Ignácio Rangel (2005), em seu texto “Dualidade básica da economia brasileira<sup>2</sup>”, quando o referido autor afirma que às transformações que passa a economia fora da instância produtiva agrária (que ele denomina de *fazenda*) são “incomparavelmente mais importantes” (RANGEL,

---

<sup>2</sup>Originalmente publicado em 1957.

2005, p.171). Trata-se, para o mesmo autor, de criar capacidade para “transportar até a costa, armazenar, embarcar e vender quantidade maior de produtos. Para isso, urge construir meios de transporte, armazéns, instalações portuárias e acumular importante capital comercial” (Idem).

A compreensão das ideias de Ignácio Rangel sobre a capacidade ociosa, sobre a inflação brasileira e sobre o desenvolvimento das relações capitalistas no Brasil, bem como considerar a existência de relações pré-capitalistas na história brasileira, é um imperativo para o entendimento adequado dessa pesquisa, pois em nossa concepção são as teorias que melhor oferecem argumentos para o surgimento do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes, para resolver questões relacionadas às crises econômicas e as deficiências infraestruturais, e também para descortinar a ideologia dominante que coloca a inflação como a causa da crise econômica, e não como um produto da mesma.

Para compreendermos a formação do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes temos que realizar uma análise que conceba que o processo de formação social da região de Itajaí e do estado de Santa Catarina, teve como base relações pré-capitalistas e períodos de transição, no caso catarinense, a pequena produção mercantil (MAMIGONIAN, 2011) – que caracteriza uma fase de transição para o capitalismo. Através dessa interpretação poderemos compreender a gênese da ocupação e da organização das primeiras atividades produtivas no litoral catarinense.

Sem embargo, a ampliação e a difusão em escala global do capitalismo reestruturou a economia da região de Itajaí, especialmente após a década de 1980, no qual o crescimento dos fluxos do comércio externo somados ao processo de desintegração vertical que passaram muitas das grandes empresas nesse mesmo período, propiciou gradativamente o surgimento de muitas empresas de transportes e logística, assim como à divisão territorial do trabalho no Brasil e em Santa Catarina levou à aglomeração e especialização dos serviços de transportes e logística que hoje configuram o complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes. Sobre esse período de hegemonia das relações capitalistas, diversos autores contribuíram conceitualmente para caracterizá-lo, atribuindo, cada um ao seu modo, determinadas características que justificam tais conceitos, por exemplo: o economista francês François Chesnais (1996) o intitulou o período atual como “a mundialização do capital”; a literatura *mainstream* dos cursos de administração e economia de Harvard e Oxford difundiram no final dos anos 1980 o termo “globalização” – que tornou-se o termo mais aceito e

difundido –, sendo usado inclusive por Milton Santos em seus textos nos anos 1990; a historiadora e cientista política norte-americana Ellen Meiksins Wood (2014) caracteriza o período atual como “o império do capital”, que se define como um sistema global de estados múltiplos; já o filósofo francês Guy Debord (1997), através de uma análise original do conceito de *fetichismo da mercadoria* de Karl Marx, concebe o referido período como “espetacular integrado”. Ressaltamos que temos clareza das concepções desses autores, bem como de suas particularidades. Nossa afinidade teórica por um ou por outro é o que fez escolhermos um termo ao invés de outro. Porém, o uso de qualquer um desses termos neste trabalho não desmerece às concepções de nenhum desses grandes intelectuais.

Ellen Meiksins Wood (2014) afirma que a separação no capitalismo do “econômico” e do “político” produziu uma soberania territorial mais claramente definida e completa do que seria possível em sociedades não capitalistas. Ao mesmo tempo, muitas funções sociais que antes caíam no âmbito da administração estatal ou dos regulamentos comunitários agora pertencem à economia. Isso se aplica mais particularmente, é claro, à organização da produção e distribuição. As atividades portuárias, de alfandegamento e de comércio exterior são grandes exemplos ilustrativos dessa afirmação. Historicamente à atribuição à iniciativa privada dessas atividades, seja através de concessões ou privatizações, desencadeou em reestruturações econômicas na região que deu origem ao complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes. O processo atual de delegação das atividades de alfandegamento à iniciativa privada, incitadas pelo governo federal nas duas últimas décadas, é um caso explícito do agravamento da separação entre os poderes político e econômico que o avanço do capitalismo engendra no sentido que Wood (2014) nos apresenta.

Para Jabbour (2012), a técnica por si só impôs uma determinada divisão social do trabalho, pois os fatores internos de produção tendem a se esgotar ou, ao menos, a se transformar em empecilhos para o desenvolvimento. Daí a importância da expansão do comércio internacional que, nas condições atuais de avanço da financeirização como forma moderna de acumulação, requer ainda mais das nações periféricas uma imensa capacidade de planejar seu comércio internacional no sentido de contabilizar superávits comerciais e acúmulo de moeda estrangeira em suas reservas; acúmulo este indispensável como forma de proteção a choques externos.

Sem indústria, economia monetária e mercado de capitais a superação do capitalismo é um sonho somente possível aos “amantes da

economia natural (de subsistência) do socialismo, acreditando – como os populistas russos – num socialismo gestado a partir do retorno a formas primitivas de agricultura” (JABBOUR, 2012, p.106).

Aqui devemos ressaltar a importância do uso das *escalas* para analisar o complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes, pois as escalas de descrição não são separáveis e nem podem ser postas em hierarquia, como lembrou Conti (2005). Não seria possível, por exemplo, ordená-las, começando-se do global ou vice-versa. Ao contrário, são parte de um único sistema que inclui, em seus vários níveis, uma dinâmica de agentes, que operam tanto no nível global (por exemplo, os armadores internacionais como os grupos *Maersk Line*, *Hamburg süid* ou *China Shipping*, distribuídos por um espaço mundial) quanto no nível local, porque cada uma das unidades dos grupos é de fato, também localizada em um lugar ou sistema local. Portanto, em alguns momentos de nosso trabalho, a nossa análise possa parecer verticalizada, porém, consideramos como o melhor ponto de partida o levantamento da atual conjuntura político-econômica e de como ela influencia na movimentação de cargas em outras escalas (Brasil e Santa Catarina), para assim podermos adentrar na discussão da região do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes propriamente, e discutir suas particularidades.

A precariedade institucional e operacional do sistema portuário brasileiro aparece claramente no início dos anos 1990 quando as autoridades federais decidem inserir o país de forma competitiva no comércio mundial (MONIÉ, 2011). A abertura comercial e a reestruturação produtiva marcam a saída do nacional-desenvolvimentismo e o ingresso no neoliberalismo, no qual notificaremos alguns dos resultados dessa medida político-econômica no complexo portuário de Itajaí/Navegantes, assim como, a retomada, de certa forma tímida (se compararmos o percentual do PIB destinado a infraestruturas de transportes na década de 1970) dos investimentos em infraestruturas de transporte feitas nos últimos doze anos pelos governos de Luiz Inácio Lula da Silva e Dilma Vana Rousseff.

Hodiernamente, o estado de Santa Catarina tem propostas para conectar os portos com linhas férreas, através da construção de uma ferrovia litorânea, e também o oeste agroindustrial ao complexo portuário de Itajaí/Navegantes com a chamada “Ferrovia do Frango”. As perspectivas dos operadores logísticos são diversas, uma vez que o transporte ferroviário de contêineres para o complexo portuário e logístico do Itajaí reestruturará drasticamente os aspectos econômicos e sociais da microrregião de Itajaí. Nesse contexto, Felipe Júnior (2012)



destaca que, diante das dificuldades e das barreiras para solucionar o impasse dos transportes no Brasil, desponta-se, principalmente, a intermodalidade e a multimodalidade<sup>3</sup>. Entretanto, a realidade brasileira se configura atualmente com uma incipiente utilização conjunta dos modais de transporte terrestre e aquático, sendo oposta à de muitos países europeus, como a Alemanha e a Holanda e também na América do Norte, como os Estados Unidos e o Canadá. O transporte marítimo, por sua vez, demanda menor transformação no meio ambiente em comparação aos modais ferroviário e rodoviário.

A logística, enquanto importante estratégia competitiva – assunto que abordaremos no quarto capítulo – está intrinsecamente ligada a Geografia, porém ainda permanece ignorada pela maioria dos geógrafos que estudam cadeias produtivas, indústria, a organização urbana e rural. O número e a localização geográfica das instalações necessárias ao suporte das atividades logísticas normalmente são determinados por fatores como: a localização de clientes, localização de instalações de produção e localização de fornecedores, entretanto também podemos destacar outros fatores que subsidiam ao processo de decisão da localização como: o ambiente cultural do local, saneamento básico, política tributária e fiscal, atividades sindicais, infraestrutura hospitalar e escolar, etc. (HARA, 2013).

Neste contexto, inserimos o estudo de Márcio Rogério Silveira (2011; 2014) em nossa análise, quando o autor propõe uma *Geografia da Circulação, dos Transportes e Logística*, pois o método da clássica Geografia dos Transportes já não comporta todas as variáveis a serem consideradas com a complexificação das relações capitalistas que proporcionaram a organização empresarial em formato de redes cada vez mais densas e extensas cadeias produtivas e de serviços. A expansão dos tamanhos das cadeias produtivas e de serviços, e dos métodos organizacionais em formatos de redes está relacionado ao suporte dos produtos das revoluções industriais e das revoluções e evoluções logísticas (SILVEIRA, 2009).

Desde meados do século XX, às transformações na escala de produção agrícola e a importância de estocá-la à espera da

---

<sup>3</sup>**Intermodal:** Quando as mercadorias são transportadas por mais de um modo de transporte, por diferentes operadores, que são responsáveis, cada qual, pelo seu trecho.

**Multimodal:** quando as mercadorias são transportadas, por um ou mais modais de transporte, desde a origem até o destino, sob responsabilidade de um único operador, legal e contratual (HARA, 2013).

comercialização, levaram à necessidade de construir depósitos, paióis e silos no campo, como evidenciam Santos e Silveira (2001). Para os mesmos autores, às atividades agrícolas, as condições de infraestrutura que facilitam a circulação e a estocagem, e as próprias condições da comercialização justificam a sua realização em caráter extensivo, “pois a mais-valia auferida resulta muito menos do processo imediato da produção e se dá muito mais na esfera da circulação e da distribuição” (Ibidem, p.121).

Os gargalos que dificultam uma maior fluidez territorial são minimizados pelo desenvolvimento da logística, uma estratégia que tenta minguar o peso no custo final dos produtos que perpassam por linhas ferroviárias lentas, desconexas e ineficientes, rodovias precárias e com custos elevados de pedágios (especialmente no estado de São Paulo), frota de caminhões antiga (com mais de 25 anos) circulando com sobrepeso, dos fretes rodoviários mantidos artificialmente baixos, das hidrovias com baixa ou até sem sinalização, dos portos assoreados e com pouca profundidade do leito, no qual não permitem a atração de embarcações de grande profundidade de calado, etc. Todos esses fatores são variantes que fazem os agentes públicos ou privados optarem por direcionar seus respectivos fluxos para determinadas porções do território. Cabe a nós nesse estudo fazer apontamentos sobre as vantagens comparativas do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes, e também de seus gargalos infraestruturais e normativos.

Para Castillo e Frederico (2010), no Brasil, e possivelmente também em outros países, a disputa por mais investimentos em infraestruturas (sejam elas de transporte, habitação, saneamento e etc.) tem contribuído para fragmentar o território, ampliando as “históricas desigualdades sócioespaciais em diversas escalas, uma vez que a crescente especialização produtiva, desprovida do controle político da produção, torna vulnerável o lugar e a região” (CASTILLO; FREDERICO, 2010, p.470). Porém, nós ressaltamos que ao mesmo tempo que os investimentos em infraestruturas podem “fragmentar e ampliar as desigualdades regionais” – como afirmam os autores –, eles também podem ser usados justamente para o inverso, ou seja, para integrar o território nacional e também atender às necessidades de regiões mais carentes de infraestruturas. Destacamos nesse contexto, o papel do planejamento do desenvolvimento nacional, uma vez que, o Estado, também pode atuar como agente minimizador das desigualdades regionais.

Nesse sentido, podemos destacar as obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), no qual muitas delas foram destinadas a sanar déficits infraestruturais de regiões do Brasil que historicamente tiveram poucos investimentos. A exemplo disso, a região do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes tem sido alvo de muitas indagações sobre o seu futuro, pois a desigualdade infraestrutural com outras regiões portuárias tem sido constantemente apontada como fator de uma possível *marginalização do espaço*<sup>4</sup>, pois às pressões pela modernização da zona portuária e das vias de acesso tem se tornado agravantes, principalmente pela fuga de cargas que até então eram destinadas à região.

A **problemática** que este trabalho se propõe a responder é: *como se estruturou o aglomerado de serviços de transporte e logística localizado nos municípios de Itajaí e Navegantes, quais as suas demandas infraestruturais e como se organizam e inter-relacionam as empresas de transporte e logística do referido recorte geográfico?*

Nesse contexto, a nossa **hipótese** se estruturou na ideia de que *as empresas de transportes e logística de cargas localizadas ao longo dos municípios de Itajaí e Navegantes têm uma relação intrínseca, hierarquicamente distribuídas, no qual os gargalos infraestruturais na zona portuária e nas vias de acesso, tem comprometido o funcionamento e a manutenção do complexo portuário e logístico. Dessa forma, emergem, nas empresas de transportes e logística, novas estratégias competitivas e modelos de organização empresarial proporcionados pela reestruturação do cenário político-econômico nacional e internacional e também pelo desenvolvimento tecnológico. Os serviços de transportes e logística, cada vez mais sofisticados, tornaram-se cruciais para atenuar os impactos das deficiências infraestruturais no território, no qual o complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes tornou-se a principal região de Santa Catarina e uma das principais regiões do Brasil na oferta desses serviços.*

O objeto de pesquisa foi delimitado em seus seguintes recortes: **temático** o setor de transporte e logística de cargas; **espacial** complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes, considerando as relações com escalas maiores, como às influências dos quadros político-econômico

---

<sup>4</sup>Termo auferido à Roberto Lobato Corrêa (2006), no qual o autor destaca que certas regiões, por determinadas circunstâncias, emergiram economicamente em determinado ramo, mas posteriormente entraram em declínio, por fatores internos ou externos às mesmas, e deixaram de ser protagonistas para serem apenas coadjuvantes na divisão territorial do trabalho.

nacional e internacional; e **temporal**, destacando a gênese e, em especial, o desenvolvimento nas duas últimas décadas). A pesquisa teve como **objetivo geral** *realizar uma análise sobre como os aspectos relacionados às políticas institucionais, as heranças históricas do estado de Santa Catarina e da microrregião de Itajaí, os investimentos em infraestruturas de transportes (em escala nacional, estadual e municipal) e como o desenvolvimento das empresas de transportes e logística configuraram na dinâmica da movimentação de cargas no que chamados de complexo portuário e logístico do Itajaí.*

Os **Objetivos específicos** dessa dissertação são: *a) verificar como transformações político-econômicas no âmbito mundial e brasileiro, especialmente as relacionadas ao setor marítimo-portuário, e como as mesmas influenciam no funcionamento do complexo portuário do Itajaí; b) analisar a formação e o desenvolvimento dos principais elos que compõe o complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes, e também expor o atual quadro infraestrutural e tecnológico da zona primária e secundária; c) discutir o quadro atual de investimentos em infraestruturas de transportes, identificar as principais tendências tecnológicas no setor marítimo/portuário e como essas mudanças tecnológicas e organizacionais criam novos gargalos a serem resolvidos no complexo portuário e logístico do Itajaí, ressaltando os impactos econômicos e sociais; d) Apontar como a configuração atual do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes permite a alguns agentes determinadas formas de logística privada (coorporativa) e pública (de Estado), bem como as perspectivas dos principais usuários do referido espaço.*

Os **procedimentos metodológicos** que foram utilizados nesta pesquisa para alcançar os objetivos obedecem a seguinte ordem: *a) Pesquisa bibliográfica: revisão da bibliografia referente à temática econômica, com destaque ao transporte hidroviário marítimo, juntamente com pesquisas em sites da Internet, revistas, jornais, instituições públicas, empresas privadas, etc.; b) Trabalho de campo: análise do quadro atual das infraestruturas de transporte e gargalos existentes no complexo portuário e logístico do Itajaí; vista as empresas do setor de transporte e logística e aos TUPs, e análise de dados; c) Entrevistas: roteiros de entrevistas destinados aos responsáveis por diversos órgãos, em especial no Porto de Itajaí, Secretaria de Transportes do Estado de Santa Catarina e etc. Foram também entrevistados os responsáveis pelas empresas privadas que realizam operações portuárias e de logística no complexo portuário do Itajaí; d) Coleta de dados: foram obtidos dados e informações em vários órgãos,*

*como da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), Ministério dos Transportes, Secretaria de Transportes do Estado de Santa Catarina, Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Secretaria Especial dos Portos (SEP) Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), Pesquisa Industrial Anual do IBGE (PIA), IBGE, Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), órgãos internacionais, como UNCTAD, ONU, Banco Mundial, portos de outros países, e também em livros, revistas e jornais que abordem assuntos relacionados a nossa temática; e) Uso de ferramentas digitais para produção dos mapas e tabelas: para produzir os mapas e planilhas deste trabalho usamos as seguintes ferramentas digitais: arcGIS®, Adobe Illustrator CS5®, CorelDRAW X4® e Microsoft Office 2013®<sup>5</sup>.*

Nossas visitas técnicas (trabalho de campo, na linguagem da geografia tradicional) foram realizadas no segundo semestre de 2014 e também no segundo semestre de 2015, além das constantes conversas com representantes dos terminais de uso privativo e empresas de transportes e logística localizadas no complexo portuário e logístico do Itajaí. Fizemos visitas à Portonave S/A, a APM Terminals Itajaí S/A, a Multilog S/A, a Embrareef Ltda., a Brado Logística S/A, a Polyterminais S/A, A Localfrio S/A, ao terminal da Braskarne (grupo JBS), ao centro de distribuição da BRF S/A, ao centro de distribuição da empresa Gomes da Costa S/A, e também ao centro de distribuição da Coopercentral Aurora Alimentos, em Chapecó/SC, no qual grande parte das mercadorias da cooperativa destinadas à exportação são enviadas ao complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> Agradeço ao Estevão Ielo do Instituto de Geociências e Ciências Exatas (IGCE) da UNESP, Campus de Rio Claro/SP, pelo auxílio no mapeamento das empresas de transportes e logística do complexo portuário e logístico do Itajaí. Sem seus conselhos sobre os métodos adequados para à realização do mapeamento, essa atividade teria sido bem mais complicada.

<sup>6</sup> Recentemente, devido aos diversos problemas econômicos, políticos, infraestruturais e naturais que a região do complexo portuário do Itajaí perpassa, muitas cargas evadiram da região (grande parte temporariamente), direcionando-se especialmente para o porto de Paranaguá/PR, que em 2015, pela primeira vez passou o complexo portuário do Itajaí na movimentação de carnes congeladas. Além dos problemas com o complexo portuário do Itajaí, também devemos atribuir esse fator ao crescimento das exportações das agroindústrias do sudoeste paranaense e à ampliação do centro de distribuição da Coopercentral Aurora Alimentos na região de Curitiba/PR.

O trabalho está organizado em quatro capítulos com assuntos que convergem para a temática central, que é a movimentação de cargas no complexo portuário e logístico do Itajaí. Destarte, fizemos em nosso primeiro capítulo a análise sobre a conjuntura político-econômica das duas últimas décadas, especialmente as medidas que mais influenciaram os fluxos marítimos, sejam elas de escala global ou até mesmo local, no complexo portuário de Itajaí/Navegantes, bem como seus reflexos na movimentação de cargas. Também ressaltamos as reestruturações no quadro público/privado na gestão das atividades portuárias. Consideramos importante para esse capítulo um enfoque mais na questão portuária, uma vez que todo o complexo logístico depende primeiramente da situação da zona primária, pois qualquer alteração na mesma, seja ela positiva ou negativa, afeta toda a cadeia de serviços de transportes e logística do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes.

Recorremos no segundo capítulo a um breve resgate histórico, no qual usamos uma bibliografia que aborda detalhes sobre a ocupação da região em que hoje abriga o complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes, bem como as transformações que ocorreram no mesmo espaço devido às mudanças políticas, econômicas e sociais ocorridas no Brasil, em Santa Catarina ou mesmo na Região do Vale do Itajaí, até conseguirmos esboçar o quadro atual, que compreende a infraestrutura do Porto Organizado, zona primária, os recintos alfandegados na zona retroportuárias e a aglomeração dos serviços de transporte e logística de cargas nos municípios de Itajaí/SC e Navegantes/SC.

No terceiro capítulo demonstraremos a relevância dos investimentos em infraestruturas de transportes, especialmente o transporte marítimo, para o desenvolvimento do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes, e também apontar suas principais demandas de investimentos e gargalos infraestruturais, que atualmente representam entraves na ampliação da movimentação de cargas, ou mesmo, até facultam a possibilidade de redução da movimentação de cargas em curto prazo. Ainda nesse capítulo, enfatizaremos algumas atuais tendências tecnológicas dos principais armadores internacionais para o transporte marítimo, e como isso implica em pressão para modernização infraestrutural do complexo portuário de Itajaí/Navegantes, do papel da otimização das vias de acesso e também da necessidade de intermodalidade não só por motivos econômicos, como também sociais.

Ao final, no quarto capítulo, vamos expor algumas práticas de logística entre a zona primária e secundária na perspectiva de demonstrar como é feita a racionalização dos fluxos no espaço para obter maior fluidez e ganhos com o transporte de cargas. Vamos analisar a organização logística de algumas empresas de transporte, armazenamento, bem como as perspectivas dessas empresas e dos Terminais de Uso Privativo (TUPs) às novas tendências internacionais de transporte, armazenamento e seus tramites burocráticos.

Além de responder às questões formuladas, espera-se que a leitura do presente estudo contribua para a reelaboração de outras, apontando linhas que poderão suscitar trabalhos futuros sobre a relevância dos estudos sobre circulação, transportes e logística para a Geografia como propôs Silveira (2011), bem como, o papel das infraestruturas de transporte para o desenvolvimento econômico e social, partindo do exemplo do complexo portuário e logístico do Itajaí. Porém, naturalmente, em alguns momentos perpassaremos de nossa escala, dialogando com outras para justificar nossa argumentação.

## CAPÍTULO I

---

### **A INFLUÊNCIA DA CONJUNTURA ECONÔMICA INTERNACIONAL E NACIONAL NAS MEDIDAS INSTITUCIONAIS DE REGULAMENTAÇÃO E MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS DO SETOR MARÍTIMO- PORTUÁRIO**





### 1.1 A conjuntura da econômica atual e seus reflexos na organização do comércio internacional.

Atualmente concorrência entre espaços nacionais, blocos (inter-regionais) e empresas transnacionais tornou-se mais intensa. Esse fenômeno não apenas recobre as realidades transnacionais da divisão espacial do trabalho, mas diz respeito também a concorrência no domínio das funções de comando, de consumo, de distribuição, das estratégias de pesquisa, de investimento, de *marketing*, de domínio de novas tecnologias de produção e de comunicação como analisaram Chesnais (1996) e Benko (2002). Assim, a concorrência de nível global põe em jogo grande leque de estratégias, muito além da confrontação comercial mediante políticas de preço: produção paralela, abastecimento múltiplo, co-produção multilateral, subcontratação flexível, diversificação dos produtos, engenharia jurídica a serviço da empresa, estratégias de expansão planejada das firmas etc.

A crise da economia mundial – iniciada a partir da década de 70, fase “b” do 4º ciclo de Kondratieff<sup>7</sup> – decorrente do atraso tecnológico do modelo norte-americano - impulsionou e estimulou a necessidade de uma reestruturação técnico-produtiva (ESPÍNDOLA, 2002). Essa reestruturação visa a redução do uso de tecnologias vinculadas as formas de produção baseada no modelo fordista. As alterações passam pela incorporação de novas tecnologias de produção e produto e novos métodos organizativos – que também contam com o uso de novas tecnologias – como o *Eletronic Data Interchange* (EDI), que possibilita que um cliente em qualquer lugar do mundo, desde que esteja conectado à internet, possa transmitir seu pedido diretamente ao computador do fornecedor em tempo real.

A modificação no padrão técnico-produtivo-organizacional, tornou-se possível através da introdução de novas tecnologias com base na microeletrônica, que se materializa na robótica, na automação integrada por computadores, nas técnicas de desenho e engenharia. Essas novas tecnologias substituem a produção rígida pela forma de produzir mais flexível (ESPÍNDOLA, 2002).

---

<sup>7</sup> Os ciclos longos, ou ciclos de Kondratieff possuem duração de cerca de meio século, constituindo o primeiro quartel de século a “fase a, ou ascendente, e o outro quartel a “fase b” ou descendente. Assim, os ciclos de Kondratieff apresentam a seguinte organização: Primeiro ciclo: fase a: 1790-1815, fase b: 1815-1847; Segundo ciclo: fase a: 1847-1873, fase b: 1873-1896; Terceiro ciclo: fase a: 1896-1920, fase b: 1920-1948; Quarto ciclo: fase a: 1948-1973; fase b: 1973- ?.

Percebe-se com clareza, que, na sociedade, nunca houve tantos elementos que pressionassem e justificassem o desaparecimento da produção para consumo próprio, ocorrendo uma divisão de atividades na produção, ganhando grande importância à distribuição dessa produção através do desenvolvimento dos sistemas de transportes e armazenamento, como bem observaram Rangel (2005) e também Cano (2012).

As empresas, especialmente as de grande porte, tendem a se inserirem no mercado mundial, seja apenas para importar ou exportar, ou até mesmo se transformando em multinacionais, criando filiais espalhadas pelos continentes. Isso mostra que a estrutura de referência do comportamento econômico constituiu, cada vez mais, um “conjunto variado (no espaço) e variável (no tempo) de recursos, mercados e conhecimento tecnológico e, cada vez menos, restrito às fronteiras nacionais e continentais” (CONTI, 2005, p.214).

Medeiros (2007) afirma que os países da Ásia, além de terem ampliado na última década o crescimento de suas exportações, ampliaram significativamente as importações. “O crescimento econômico da região possibilitou melhoria das condições de alimentação de milhões de pessoas levando ao aumento das importações” (Ibidem, p.98). O mesmo autor considera importante ressaltar que não se trata apenas de aumento no consumo de alimentos, mas também de uma mudança qualitativa. A China, por exemplo, vem passando por mudanças na cultura alimentar da população, algo que pode ser análogo ao que ocorreu no Japão nas décadas de 1960/70, quando houve um “aumento do consumo de proteínas animais, de óleos vegetais e estabilização do consumo de produtos tradicionais como o arroz” (Idem).

Esse aumento no consumo de alimentos na Ásia é um dos fatores que devemos considerar relevantes ao analisar a movimentação de cargas nos portos do Brasil, para compreender a atual dinâmica do comércio internacional. O estado de Santa Catarina, por exemplo, é o maior exportador de carne de frango do Brasil, contando com grupos que exportam para todos os continentes como a BRF S/A, Seara S/A e a Coopercentral Aurora Alimentos. As vendas desses grupos influenciam diretamente na movimentação do Complexo Portuário e Logístico do Itajaí, pois grande parte do escoamento da produção desses grupos para o exterior acontece no espaço em evidência (CRUZ, 2014).

Com a expansão do comércio exterior, também aumenta a interdependência entre as nações, e consequentemente aí está o epicentro para análise da gênese das crises econômicas do Brasil,

como percebeu Rangel (2005) em seu trabalho intitulado “A Dualidade Básica da Economia Brasileira<sup>8</sup>”, pois o comércio exterior pressupõe, em última instância, simultaneidade de procura entre diversos países comerciantes. Se expandirem as necessidades de um país, em produtos importados, é imprescindível que aconteça, “em longo prazo, outro crescimento equivalente, em qualquer ponto do sistema. Se essas necessidades diminuem, será mister que diminuam também, alhures, outras necessidades” (RANGEL, 2005, p.325).

Porém, há de se ressaltar que desde o final da década de 1980 as receitas liberal-conservadoras, direcionadas especialmente pelos EUA e a Inglaterra, recomendam para os países emergentes popularescas deduções, em linha direta, dos modelos abstratos da teoria neoclássica (BELLUZZO, 2009). Sem embargo, trata-se da ampla abertura comercial apoiada na teoria das *vantagens comparativas*<sup>9</sup>, sem as tímidas modificações da “nova teoria do comércio”; as privatizações e o não intervencionismo do Estado emanam de um modelo competitivo de equilíbrio geral; a liberalização financeira decorrente da hipótese dos mercados eficientes.

Não custa lembrar que os ciclos recentes de valorização das moedas locais nos países latino-americanos favoreceram invariavelmente o financiamento de “importações predatórias e, conseqüentemente, promoveram a desestruturação produtiva, o desemprego em massa e, por fim, a acumulação de volumosos passivos externos e internos” (Ibidem, p.142). Entretanto, surge a antinomia de

---

<sup>8</sup> Esse texto de Ignácio Rangel fora originalmente publicado em 1957.

<sup>9</sup> A teoria foi formulada por David Ricardo, que criou uma explicação sistemática no seu livro *The Principles of Political Economy and Taxation* (1817), obra onde se deu início a análise de comércio internacional, onde este passa a ser regido pelas vantagens comparativas e não pelas vantagens absolutas, como acreditava Adam Smith (1776). Em economia, a teoria das vantagens comparativas (ou princípio das vantagens comparativas) explica por que o comércio entre dois países, regiões ou pessoas pode ser benéfico, mesmo quando um deles é mais produtivo na fabricação de todos os bens. O que importa aqui não é o custo absoluto de produção, mas a razão de produtividade que cada país possui. O conceito é muito importante para compreender a teoria do comércio internacional moderno. Na vantagem absoluta, cada país se concentra em um nicho baseado nestas vantagens, beneficiando-se com a especialização em setores nos quais é mais eficiente, e comercializando os seus produtos com outros países. Pela teoria das vantagens comparativas, mesmo que um país não possua vantagem absoluta, ele pode especializar-se nos setores em que apresenta vantagem comparativa.

que o papel do câmbio, também não é mais tão determinante, como fora antes da década de 1990, na questão do bom desempenho ou não do comércio exterior<sup>10</sup>.

Chang (2004), partindo de uma análise histórica, analisa o quanto essas recomendações político-econômicas dos países desenvolvidos são, de fato, feitas para restringir a ascensão econômica dos países em desenvolvimento. Pois, quando os países hoje desenvolvidos estavam em fase de desenvolvimento, os mesmos protegiam a indústria nascente, cooptavam mão-de-obra especializada e contrabandeavam máquinas dos países mais desenvolvidos, envolviam-se em espionagem industrial e violavam obstinadamente às patentes e marcas. Entretanto, ao se desenvolverem, mudaram seus discursos de política econômica e práticas de comércio internacional, passando a advogar o livre-comércio e a proibir a livre circulação de trabalhadores qualificados e de tecnologia; também se tornaram grandes protetores das patentes e marcas registradas. Dessa forma, o mesmo autor, defende sua tese de que os países desenvolvidos “chutam a escada”, para que os que estão atualmente em desenvolvimento não cheguem ao mesmo patamar econômico dos primeiros.

O mesmo autor afirma que se fazermos um breve levantamento histórico, percebemos com grande clareza, que as reformas políticas neoliberais se mostraram incapazes de cumprir seu grande objetivo: o crescimento econômico, como foi o caso brasileiro. Pois durante a implementação dessas políticas, o Fundo Monetário Internacional (FMI) e também a Organização Mundial do Comércio, alertavam que as reformas talvez aumentassem as desigualdades a curto e, possivelmente, também a longo prazo, elas gerariam um crescimento mais rápido e, enfim, alçariam a todos mais efetivamente do que as políticas intervencionistas do imediato pós-guerra. Porém, Chang (2004) demonstra que os dados das últimas duas décadas enfatizam que só a parte negativa dessa previsão se confirmou. A desigualdade da renda aumentou tal como se previu, mas a prometida aceleração no crescimento não se verificou.

Para o Brasil sair da crise, e alcançar o equilíbrio de suas finanças, isso apenas acontecerá pela “conquista de novos mercados externos” (RANGEL, 2005, p.351), e também pelo uso da capacidade

---

<sup>10</sup> A esse debate devemos a contribuição do Prof. Dr. Carlos José Espíndola (UFSC), pois o mesmo tem se dedicado nos últimos tempos a essa discussão, desconstruindo os argumentos conservadores e ortodoxos sobre o assunto, sendo ele o pioneiro nesse debate na Geografia.

ociosa. Somente com o aumento das exportações o Brasil terá maior saldo em moeda estrangeira. Rangel (2005) ainda ressalta que se trata de conquistar novos mercados e não da expansão das vendas aos atuais, que só pode ser conseguida por métodos de “alta-pressão”, que podem, sem dúvida, vender mais produtos brasileiros, “deslocando os de outras procedências, até que os outros produtores reajam com métodos similares, mas que não pode garantir o aumento das disponibilidades cambiais, porque os preços (externos) tenderão a cair” (Idem), o que justifica a necessidade de diversificar as relações de comércio internacional, fato que observamos acontecer nos últimos anos de governo no Brasil, pelos governos de Luiz Inácio Lula da Silva e Dilma Vana Rousseff (PT), como podemos analisar a tabela 01:

**Tabela 01: Principais países de destino das exportações brasileiras (2002-2011) em (%).**

<b>Países</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
<b>China</b>	4,20	6,20	5,60	5,80	6,10	6,70	8,40	13,7	15,2	17,3
<b>EUA</b>	25,40	22,8	20,8	19,0	17,8	15,6	13,8	10,2	9,60	10,1
<b>Argentina</b>	3,90	6,20	7,60	8,40	8,50	9,00	8,90	8,40	9,20	8,90
<b>Holanda</b>	5,30	5,80	6,10	4,50	4,20	5,50	5,30	5,30	5,10	5,30
<b>Japão</b>	3,50	3,20	2,90	2,90	2,80	2,70	3,10	2,80	3,50	3,70
<b>Alemanha</b>	4,20	4,30	4,20	4,30	4,10	4,50	4,50	4,00	4,00	3,50
<b>Itália</b>	3,00	3,00	3,00	2,70	2,80	2,80	2,40	2,00	2,10	2,10
<b>Chile</b>	2,40	2,60	2,60	3,10	2,80	2,70	2,40	1,70	2,10	2,10
<b>Reino Unido</b>	2,90	2,60	2,20	2,20	2,10	2,10	1,90	2,40	2,30	2,00
<b>Coreia do Sul</b>	1,40	1,70	1,50	1,60	1,40	1,30	1,60	1,70	1,90	1,80
<b>Venezuela</b>	1,30	0,80	1,50	1,90	2,60	2,90	2,60	2,40	1,90	1,80
<b>Espanha</b>	1,80	2,10	2,10	1,80	1,70	2,10	2,00	1,70	1,90	1,80
<b>Rússia</b>	2,10	2,10	1,70	2,50	2,50	2,30	2,40	1,90	2,10	1,70

**Fonte:** Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), 2015.

**Elaboração:** Wander Luis de Melo Cruz, 2015.

O que mais chama a atenção na tabela é o rápido crescimento das exportações para a China, que desde 2009 ultrapassaram os EUA (que a décadas foi o principal destino das exportações brasileiras). No ano de 2014, as exportações para China corresponderam à 13,6% do

montante geral. É importante ressaltar que dessas exportações para China, cerca de 85% são concentradas em commodities (AEB, 2015).

Situação inversa ocorreu com os EUA, que depois de alcançar a elevada participação de 25,4% no destino nas exportações brasileiras em 2002, ou seja, chegou a concentrar  $\frac{1}{4}$  do comércio exterior brasileiro no final do governo de Fernando Henrique Cardoso (PSDB), iniciou após esse ano, com a mudança do governo federal brasileiro, um processo de queda abrupta na participação percentual das exportações brasileiras, chegando a atingir 9,6% em 2010. Recentemente houve uma recuperação no percentual das exportações destinadas a este país, tendo conseguido chegar a 13,2% em janeiro de 2014. A diminuição do papel dos EUA no comércio exterior brasileiro está principalmente relacionada à crise da economia norte americana de 2008, e a ampliação da diplomacia brasileira com o ministro das relações exteriores Celso Amorim (2003-2010).

A Argentina que nos anos 1990 tinha uma pequena participação percentual no destino das exportações brasileiras, com o advento do Mercosul elevou sua expressividade nas exportações brasileiras, chegando a participar em média de 9% do fluxo de exportações (em 2014 foi de 7,5%). É importante destacar que produtos manufaturados representam cerca de 90% das exportações para a Argentina (AEB, 2015).

Devemos salientar que existem diversas barreiras que atravancam o comércio internacional brasileiro, sejam elas externas ou internas. Muitos autores atribuem o câmbio como o principal fator de sucesso, ou não, nas exportações e no saldo da balança comercial. A questão da complexidade do “fator câmbio” é algo que novamente recorreremos à análise de Rangel (2005), pois o mesmo identificou que o câmbio por si só, não atenderia todos os setores da economia, e mesmo hoje pode beneficiar certos seguimentos e prejudicar outros dentro de um mesmo setor da economia:

Naturalmente seria ilusório supor que os grupos industriais e agrícolas compreenderão com presteza a situação. O mais provável é que se prolongue por algum tempo uma espécie de “jogo de empurra” entre agricultura e a indústria e entre diversos setores de cada um desses grupos, no sentido de melhor classificação, tanto para a compra quanto para a venda de cambiais, mas esse esforço será estéril, pois nenhum setor pode ser atendido nas condições presentes, sem que o

outro seja sacrificado, de modo que a busca de mercados terá que se impor como única resultante possível para esse embate de forças antes adormecidas, que a própria reforma despertou (RANGEL, 2005, p.353).

Atualmente, o significado de “liberalismo” desloca-se entre dois polos opostos: o liberalismo econômico (individualismo do livre-mercado, oposição à regulamentação do Estado etc.) e o liberalismo político (ênfase a igualdade, solidariedade social, permissividade etc.). Žižek (2012), demonstra que nos Estados Unidos, por exemplo, os republicanos são mais liberais no primeiro sentido e os democratas, no segundo. O mesmo autor tenta demonstrar o paradoxo do liberalismo da direita e da esquerda ao afirmar:

Tradicionalmente, cada forma básica de liberalismo aparece necessariamente como o oposto da outra: via de regra, os defensores liberais multiculturalistas da tolerância combatem o liberalismo econômico e tentam proteger os mais vulneráveis das forças desregradadas do mercado, enquanto os liberais de mercado defendem os valores familiares conservadores e assim por diante. O que temos, portanto, é o duplo paradoxo do direitista tradicional, que apoia a economia de mercado e ao mesmo tempo combate com ferocidade a cultura e os costumes que ela engendra, e seu contraponto, o esquerdista multiculturalista, que combate o mercado (cada vez menos, é verdade, como observa Micheá) e ao mesmo tempo fortalece com entusiasmo a ideologia que ele engendra (ŽIŽEK, 2012, p.50).

Apesar do neoliberalismo<sup>11</sup> pressionar pela existência de vários fatores de integração econômica mundial, existem várias possíveis barreiras à integração dos mercados globais, elas podem ser da seguinte forma, como analisou Hara (2013):

---

<sup>11</sup> Ricardo Bielschowsky (2000) destaca que os neoliberais se divergem dos liberais clássicos pois, de certa forma, consideram uma determinada participação do Estado na economia, porém ela não deve ser um fator determinante no planejamento, como as correntes estruturalistas propunham para o Brasil na metade do século XX.

- a) *Barreira física*: prática europeia de presença local, exigindo o estabelecimento de instalações de produção ou meios de distribuição próprios no mercado, e transferência (total ou parcial) de tecnologia, antes do acesso a esse;
- b) *Barreira legal*: prática japonesa de permitir que os varejistas façam uma espécie de votação se aceitam ou não novos varejistas, principalmente estrangeiros, no mercado nacional; também podemos incluir nisso as tarifas alfandegárias para proteger as indústrias nacionais;
- c) *Barreiras financeiras*: barreiras financeiras à logística voltada a mercados internacionais decorrem de dificuldades de previsões e de infraestruturas institucionais. Na Europa Oriental, por exemplo, o processamento e o recebimento de uma mercadoria pode demorar de 2 a 3 semanas, até mesmo dentro da mesma cidade. Para agravar, muitas economias desses países têm inflação mensal superior a 5%;
- d) *Barreiras culturais*: produtos têm aceitação e ciclo de vida (CVP) fortemente dependentes dos fatores culturais da região, incluindo questões étnicas, históricas, religiosas e místicas, influenciando no composto controlável do *marketing*. Algumas adaptações são necessárias até mesmo para produtos “globais”, por exemplo, Coca-cola menos doce e com menos gás, Mc Donald’s com gosto diferenciado, dependendo do ambiente cultural.

Hollanda Filho (2005) afirma que os países desenvolvidos pressionam para diminuir as tarifas de importação de bens industrializados, para liberalizar as entradas e saídas de capital financeiro, para não restringir a livre iniciativa das multinacionais. Por outro lado, na agricultura, tecidos, alguns setores que os países em desenvolvimento têm vantagem comparativa no exterior, sob diferentes argumentos, estabelecem medidas protecionistas, subsídios enormes para agricultura.

Como podemos analisar, são vários os fatores que barganham ou facultam o comércio externo. Vamos demonstrar agora, no tópico seguinte como os fatores internos, no caso, o papel da circulação, e dos transportes (com ênfase no marítimo-hidroviário) na dinâmica de movimentação de cargas no Brasil.



## 1.2 O papel do desenvolvimento dos sistemas de transportes e de logística para a circulação do capital.

Para adaptarem-se e também manterem-se competitivos na atual conjuntura mundial, diversos países, cada um ao seu modo, de acordo com seus aspectos políticos, econômicos, geográficos e sociais, intervêm em suas instâncias públicas e privadas em menores ou maiores graus, respectivamente, para criar uma base territorial de fixos e fluxos que possibilite desenvolver a reprodução de suas relações produtivas de acordo com o seu planejamento.

Da década de 1980 para até a segunda década do século XXI, podemos conceber a expansão e a predominância do trabalho intelectual e da circulação do capital à escala mundial, que atribui à circulação (movimento das coisas, valores, ideias) um papel fundamental, como observou Santos (2014). Há uma concentração maior da economia, com a presença de grandes empresas levando a produção depender cada vez mais de “capitais fixos de grandes dimensões e, também, a uma dependência agravada do trabalho em relação ao capital, ao mesmo tempo em que a ciência, isto é, o conhecimento, se torna uma força produtiva direta<sup>12</sup>” (Ibidem, p.54).

Silveira (2014) explica que a relação entre a circulação, transporte e logística historicamente são intrínsecas à reprodução das interações humanas, ao afirmar:

Os homens ao se deslocarem no espaço transportam (relações previamente determinadas), pois o transporte é uma determinante (repleta de complexos) importante da produção. Essa última só ocorre via trabalho, pois essa é a categoria fundante das relações sociais e a única capaz de estabelecer, ao mesmo tempo, a intermediação entre os próprios homens e a natureza. Os transportes têm uma relação direta com a produção geral (produção de existência humana). Dessa forma, se há produção existe alguma forma de transportes, de deslocamento e de logística (da forma mais simples às mais complexas). Essas são condições indispensáveis à existência humana, pois elas são a forma dos grupos humanos tirarem

---

<sup>12</sup>Harry Braverman, em teu livro “*Trabalho e Capital Monopolista - a Degradação do Trabalho No Século XX*” (1974), afirma que já no final do século XIX a ciência já estava à serviço do capital.

da natureza os meios de subsistência. Assim, os sistemas de transportes e de armazenagem são também meios de produção para a vida social (SILVEIRA, 2014, p.13-4).

Atualmente, passamos por um processo de crescente da divisão internacional do trabalho, e também da inserção de um novo padrão de consumo. Para que isso ocorra, novos sistemas de transportes e de comunicação, cada vez mais sofisticados e integrados, são necessários para atender às pressões por circulação de pessoas, informações e mercadorias, resultando, em novos sistemas de transportes e comunicação que possibilitam uma alteração qualitativa e quantitativa das interações espaciais (SILVEIRA; COCCO, 2010). Essas interações que anteriormente, de certa forma, eram mais restritas devido desenvolvimento tecnológico dos sistemas de transportes e de comunicação e pelas distâncias geográficas, mas que atualmente são mais densas devido às revoluções industriais e também às revoluções e evoluções logísticas (SILVEIRA, 2009). As novas interações espaciais propiciam uma criação paralela e eficaz da ordem e da desordem no território, já que as mesmas conectam e também desconectam, destroem velhos recortes espaciais e criam outros.

Silveira (2014) ao realizar uma análise teórica sobre o desenvolvimento do setor de transporte e logística, afirma que a dinâmica do mesmo tem caráter dialético e propende a desenvolver as forças produtivas, muitas vezes impondo readequações normativas e institucionais (por exemplo: através de leis e sanções) que em alguns casos alteram, de forma direta ou indireta, todo o funcionamento da reprodução das relações produtivas em suas diversas escalas.

A comunicação, bem como os sistemas de transportes, através das novas redes de parceiros econômicos – à montante e à jusante – se acompanha de uma seletividade espacial, como percebera Dias (2006), no qual a autora afirma que integrando os agentes mais importantes, as redes integram desigualmente os territórios, seguindo o peso das atividades econômicas preexistentes.

Com a crescente especialização produtiva dos lugares e também das regiões, possibilitada pela combinação entre o desenvolvimento de sistemas de transportes e comunicação e política de Estados e empresas, aumentam os fluxos materiais e informacionais, distanciando geograficamente cada vez mais os locais de produção dos locais de consumo, tornando mais complexas a distribuição espacial das atividades econômicas e a articulação entre as diferentes etapas, em

diferentes lugares, da produção (CASTILLO; FREDERICO, 2010). Ignácio Rangel ao analisar um dos indicadores que condicionam a circulação do capital afirma que “o fluxo de mercadorias corresponde a um fluxo de renda de igual valor e em sentido oposto” (RANGEL, 2005, p.154).

Os fluxos necessitam de frações do território como portos, vias férreas, rodovias, entre outros, – espaços de circulação – para agilizar a movimentação dos produtos, transformando-os mais rapidamente em mercadoria, isto é, em capital-dinheiro (MARX, 2013).

Os transportes e logística mais baratos, somados as facilidades de comunicação à distância permitem desvincular os locais de produção e consumo. Isso gera liberdade para escolha de localização industrial mais adequada para usufruir de vantagens geográficas, como analisou Hara (2013). É esse um dos fatores que legitimaram, por exemplo, muitas indústrias de transformação a deslocarem suas unidades produtivas para o interior, saindo das áreas litorâneas e da hinterlândia dos grandes centros consumidores, ou da necessidade da proximidade com os portos no caso das indústrias exportadoras. Essa determinante é crucial para a existência do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes, pois a maioria dos produtos exportados por ele são produzidos nas regiões Oeste e Norte Catarinense, e no interior do Vale do Itajaí. As carnes, por exemplo, normalmente advindas do Oeste do estado, são armazenadas em câmaras frias, inspecionadas, despachadas, unitizadas em paletes, colocadas contêineres *reefers*<sup>13</sup> e embarcadas em algum navio que levará o contêiner até o porto do país que se localiza o cliente ou algum atravessador.

A importância dos transportes e da logística, podem ser observados no exemplo do estudo recentemente realizado pelo Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial (Esalq-Log), da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (ESALQ) da Universidade de São Paulo (USP), em Piracicaba/SP, que demonstrou que os produtores paranaenses perdem entre 14% e 17% de sua receita bruta em decorrência dos custos logísticos. Conforme a pesquisa, os custos de transporte são os mais representativos, tendo um impacto médio de 8,76% no estado, dependendo da distância entre a origem e o porto. Além deste, a armazenagem apresentou um custo médio de 6,38% da

---

<sup>13</sup> Refrigerados.

receita bruta, e os custos portuários 2,58% <sup>14</sup>(INFORMATIVO DOS PORTOS, 2014).

O exemplo dado acima evidencia a importância do desenvolvimento dos sistemas de transporte, armazenamento e logística no desenvolvimento econômico nacional, observando que comparativamente a outros países de grandes dimensões territoriais, como os EUA, China, Canadá e Rússia, os fatores transporte, armazenamento e logística tem um custo muito menor que no Brasil (HARA, 2013). A precariedade das infraestruturas de transportes e armazenamento é uma das preocupações que o mesmo autor tem, pois trata-se:

[...] um dos fatores que poderiam levar à falência a logística agroindustrial no Brasil, devido a rodovias precárias, custos elevados de pedágios, transporte rodoviário inviável em alguns lugares, portos geralmente sobrecarregados, armazéns insuficientes e hidrovias e ferrovias com baixos investimentos. Um outro problema é a idade excessiva da frota rodoviária brasileira (HARA, 2013, p.85).

Uma das melhores e mais usadas medidas para otimizar a logística do transporte e armazenamento de cargas é a intermodalidade e a multimodalidade. Porém é necessário que os modais a serem utilizados estejam em boas condições de uso, de forma que sejam, primeiramente, viáveis economicamente. Porém, como demonstraremos no capítulo três desse trabalho, existem fatores não só de caráter econômico que pressionam para o uso do transporte intermodal ou multimodal no Brasil.

Hara (2013) demonstra que os sistemas intermodais ou multimodais têm se tornado cada vez mais confiáveis, graças em parte a alianças estratégicas entre empresas de transporte e ao rápido acesso eletrônico a informações. O mesmo autor esboça o exemplo de criação de redes de transporte intermodal, como no caso das empresas Lufthansa, Yamato e Maersk, que trabalham juntas para transportar contêineres da Ásia para Europa por ar, rodovias e oceano.

---

<sup>14</sup>No quarto capítulo desse trabalho iremos nos aprofundar mais na discussão sobre os custos logísticos, baseado em nos estudos estatísticos realizados pela Fundação Dom Cabral (2014) e de um dossiê temático publicado pela Revista Valor Econômico (2015).

Modais diferentes de transporte apresentam forças e fraquezas diferentes. Portanto, custo de transporte baixo não é o único critério para seleção do melhor modal. O quadro 1 tenta sintetizar as vantagens e fragilidades dos respectivos modais de transporte:

**Quadro 01: Vantagens e desvantagens dos modais de transportes.**

Modal	Custo	Rapidez na entrega	Número de locais atendidos de bens	Habilidade de lidar com uma Variedade	Frequência de embarques programados	Confiabilidade no atendimento das programações
<b>Ferroviário</b>	Médio	Média	Extensivo	Alta	Baixa	Média
<b>Aquaviário</b>	Muito baixo	Muito lenta	Limitado	Muito alta	Muito baixa	Média
<b>Rodoviário</b>	Alto	Rápido	Muito extensivo	Alta	Alta	Alta
<b>Aéreo</b>	Muito alto	Muito rápido	Extensivo	Limitada	Alta	Alta
<b>Dutoviário</b>	Baixo	Lento	Muito limitado	Muito limitada	Média	Alta

**Fonte:** Hara, 2013.

**Elaboração:** Wander Luis de Melo Cruz, 2015.

A modalidade ferroviária brasileira representa hoje apenas 20% da matriz de transportes de carga no país. Vale ressaltar que se retirarmos desse dado o transporte de minérios e granéis, o percentual seria basicamente quase nulo. Em outros países como o EUA, Canadá, Rússia e China também são transportados produtos de alto valor pelas ferrovias. Segundo Hara (2013), ela deveria ser, no mínimo de 30%, sendo que países com nossa dimensão têm participação superior a 40% da ferrovia no transporte de carga.

O transporte rodoviário é o que mais concentra a movimentação de cargas e de passageiros, atualmente, segundo a CNT (Confederação Nacional do Transporte), a matriz rodoviária é responsável no Brasil por 96,2% do transporte de passageiros e 61,8% do transporte de cargas (CNT, 2015). A Idade média da frota de caminhões no país: 18,8 anos, com muitos veículos com idade de cerca de 40 anos, segundo dados demonstrados por Hara (2013).

No Brasil, o transporte aéreo responde por cerca de 0,31% da matriz cargas e por 2,45% da matriz de passageiros, crescendo gradativamente com a economia a partir de 1994 (CNT, 2015). A rigor, de forma ainda tímida, porém consistente, o transporte aéreo amplia sua importância na matriz brasileira de transportes, representando, por seus atributos, uma opção cada vez mais relevante na escolha de pessoas e empresas por um meio de transporte rápido e confiável. Isto sem mencionar sua importância para a integração nacional, fator estratégico

para um país que necessita melhorar seus meios de acesso a diversas localidades.

A atividade marítimo-portuária brasileira está em ascensão desde o início dos anos 2000, em consequência do aumento do PIB, da expansão e da diversificação do comércio exterior, da internacionalização das corporações brasileiras e da reestruturação do aparelho industrial, e a aceleração da circulação do capital. No que diz respeito à evolução por natureza das cargas, os dados indicam uma progressão heterogênea dos diferentes seguimentos. O dinamismo dos granéis sólidos foi alavancado pelo aumento das exportações das *commodities* minerais – com destaque para o ferro que representa 35% da carga movimentada – agrícolas – em particular a soja – em um contexto marcado por um aumento da demanda na China e nos países emergentes. Oito produtos transportados a granel representam dois terços da movimentação de mercadorias de acordo com Monié (2011).

### **1.3 Aspectos das medidas institucionais para o desenvolvimento do setor marítimo-portuário brasileiro: regulamentação e impactos na orientação da dinâmica de movimentação de cargas do estado de Santa Catarina.**

A importância e a estratégia dos portos no desenvolvimento da economia das nações, fez com que por muito tempo eles fossem controlados em todas as instâncias diretamente pelo poder público (como foi no caso do Brasil). Porém, após 1979 esse quadro se reverteria com o advento das políticas neoliberais por muitos países ocidentais – que nos anos noventa chegariam ao Brasil com os governos de Fernando Collor e Fernando Henrique Cardoso na década de 1990. Com o enfraquecimento dos Estados<sup>15</sup>, somado as necessidades eminentes de investimentos para ampliação e modernização dos portos, consubstanciaram em um maior envolvimento de agentes econômicos

---

<sup>15</sup> No Brasil, por exemplo, algumas agências públicas de planejamento, gestão e reguladoras foram fechadas. Apenas durante o governo de Fernando Collor o Brasil reduziu de 27 para 12 no número de ministérios, dispensando ou demitindo 112 mil servidores e aposentando 45 mil. O Governo Collor extinguiu inclusive a Portobrás. Além disso, nos anos 1990 muitas empresas estatais foram privatizadas (Vale do Rio Doce, Telesp, Telesc, Banespa, Embraer, Açominas, Companhia Siderúrgica Nacional, Acrinor, Coperbo, Goiásfértil, Acessita, e etc.), e o modelo de Estado Desenvolvimentista fora abandonado.

privados nas gestões das atividades portuárias em maior grau em alguns países e menor em outros.

A história portuária brasileira foi caracterizada por um estreito relacionamento com o poder público. Por ser largamente o maior ponto de entrada e saída de mercadorias do país, do comércio exterior, a atividade portuária teve, no último século, seu âmbito de relações e atribuições muitas vezes alteradas e ampliadas. Castro (2000) demonstra que após a abertura dos portos<sup>16</sup> (1808), o grande marco inicial da atividade portuária comercial no Brasil deu-se em 1888, quando foi outorgada a concessão do porto de Santos/SP a investidores privados, por 90 anos. Este viria a se tornar anos mais tarde o maior porto brasileiro, tanto em movimentação de valor econômico, como na movimentação de cargas.

A primeira regulamentação abrangente da atividade portuária brasileira foi publicada em 1934<sup>17</sup> e complementada em 1954 e 1956 (Idem). Os decretos de 1934 definem a área, as instalações e as atribuições dos portos públicos, cuja exploração se fez por intermediação de uma administração, diferenciando das antigas instalações obsoletas, foram relacionados e definidos vários tipos de serviços portuários, e regulados a utilização das instalações portuárias.

A participação da iniciativa privada ainda era bem restrita e limitada, na época, o Decreto 24.599/34 autorizava a concessão de obras de melhoramento dos portos e a exploração do respectivo tráfego ao setor privado. Em 1966, o Decreto-Lei nº5 cria o conceito de “terminal privativo”, permitindo a “embarcadores ou terceiros [...] construir ou explorar instalações portuárias, desde que a construção seja realizada sem ônus para o Poder Público ou prejuízo para a segurança nacional, e a exploração se faça para uso próprio” (CASTRO, 2000, p.228). Essa medida não só assegurava rendas extraordinárias, através de cobrança de uma taxa sobre a movimentação de mercadorias fora do cais público, assim como sobre a utilização do porto, quando as instalações de uso

---

<sup>16</sup> A abertura dos Portos brasileiros às nações amigas (principalmente à Grã-Bretanha) foi promulgada por meio de uma Carta Régia, pelo príncipe regente, D. João, em 28 de janeiro de 1808. O decreto foi assinado quatro dias após a chegada da Família Real e da Corte portuguesa a cidade de Salvador, na Capitania da Baía de Todos os Santos. A antiga sede da Colônia foi a primeira escala da esquadra, que tinha como destino a cidade do Rio de Janeiro (sede da Colônia).

<sup>17</sup> Criação do Departamento Nacional de Portos e Navegação.

privativo se situarem na área sujeita à jurisdição da administração do porto.

Até o ano de 1975, os portos públicos eram administrados pelos estados, empresas estatais ou privadas concessionárias, sob a autoridade regulamentar do Departamento Nacional dos Portos e Vias Navegáveis (DNPVN). A partir desse ano, o setor passou por uma maior centralização, com a criação da Portobrás, uma empresa pública (100% do seu capital pertence à União) vinculada ao Ministério dos Transportes<sup>18</sup>. A Portobrás se tornou o órgão central do sistema portuário e hidroviário nacional, abrangendo e controlando uma gama variada de instituições, divididas em três grandes grupos, como demonstrou Castro (2000): a) o Sistema Portobrás (Companhias das Docas e portos da administração direta); b) as empresas concessionárias de portos (privadas e estaduais); e c) os Terminais de Uso Privativo (TUPs).

No dia 12 de abril de 1990 foi promulgada a Lei 8.029, que autorizou o governo federal a dissolver a Portobrás, dando início ao processo de reforma do setor portuário, que levou a aprovação da Lei 8.630, em fevereiro de 1993 como demonstra Felipe Junior (2012).

Atualmente o envolvimento do Estado no modelo de Administração Portuária pode ser um misto de atuação do setor público e da iniciativa privada, que atualmente tem sido a opção mais casual nos países ocidentais. Evidentemente existem países em que o Estado tem maior participação, outros menos. Isso não é uma decisão que pode ser considerada meramente política ou econômica específica de cada um, pois envolve uma série de condicionantes da mundialização do capital (CHESNAIS, 1996), suas exigências e impactos nas economias nacionais que desencadeiam em medidas de caráter privativo ou estatizante. O quadro 02 tenta sintetizar os modelos de gestão de Autoridade Portuária que são utilizados por diversos países:

---

<sup>18</sup>Sua criação foi autorizada pela Lei 6.222, de 10 de julho de 1975, com a finalidade de realizar atividades relacionadas com a construção, administração e a exploração dos portos e das vias navegáveis interiores, exercendo a supervisão, a orientação, o controle e a fiscalização sobre tais atividades (CASTRO, 2000).



**Quadro 02: Modelos de gestão de Autoridade Portuária.**

Modelos de Autoridades Portuárias	Formas de Parcerias		
	Infraestrutura	Superestrutura	Operação portuária
<i>Landlord Port</i>	Público	Privado	
<i>Tool Port</i>	Público		Privado
<i>Service Port</i>	Público		
<i>Private Port</i>	Privado		

**Fonte:** Secretaria dos Portos, 2014.

**Elaboração:** Wander Luis de Melo Cruz, 2015.

O modelo *Landlord Port* de Autoridade Portuária foi adotado pelo Governo Federal para exploração do seu sistema portuário (SECRETARIA DOS PORTOS, 2010). O Estado é o provedor de infraestrutura e o setor privado o responsável pelo provimento da superestrutura e pela realização da operação portuária, por meio de arrendamentos (concessões). Esse modelo não é exclusividade do Brasil, por exemplo, alguns portos internacionais que também funcionam no modelo *Landlord Port* são os de: Barcelona (Espanha), Valência (Espanha), Hamburgo (Alemanha), Antuérpia (Bélgica), Roterdã (Holanda), Le Havre (França), Marselha (França), Los Angeles (EUA) e Houston (EUA).

A nova Lei dos Portos nº 12.815/2013, feita com intuito de corrigir algumas falhas da Lei nº 8.630/1993, manteve a possibilidade de concessão da Administração dos portos ao setor privado, porém ela reflete o fato de que o atual governo não pretende recorrer a essa alternativa (GUIMARÃES, 2014). A intenção do Estado de manter o exercício da Administração do Porto no âmbito da União tenta reparar problemas apontados na operação das Companhias Docas determinando que as empresas firmem, com a Secretaria Especial de Portos (SEP), compromissos de metas e desempenho empresarial que estabeleçam objetivos, metas e resultados a serem atingidos, e prazos para sua consecução; indicadores e critérios de avaliação de desempenho; redistribuição adicional em virtude do seu cumprimento; e critérios para a profissionalização de sua gestão.

Outra medida de instancia federal importante a ser analisada é a ampliação das Estações Aduaneiras de Interior (EADI), seja na forma de Centros Logísticos Industriais Aduaneiros (CLIAs), Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação (REDEX) ou Portos Secos,

fomentada nos últimos oito anos para o surgimento de novas áreas alfandegadas gerenciadas pela iniciativa privada. Essa política teve início com a Medida Provisória (MP) nº320, de 24 de agosto de 2006, e foi ampliada com a MP nº 612, de 2 de abril de 2013. Essa nova medida alterou o quadro jurídico de criação de novos recintos alfandegados na zona secundária ao delegar à iniciativa privada o poder de também realizar atividades de alfandegamento, sendo que a *priori* elas eram competência do Governo Federal.

Muitas dessas novas políticas para o setor marítimo-portuário brasileiro são oriundas das necessidades criadas pelas revoluções logísticas (SILVEIRA, 2009), das evoluções das redes de transporte e comunicação. Conseguimos identificar três gerações de atividades portuárias, no qual Laxe (2005) identifica suas evoluções:

- I. Na primeira geração, antes da década de sessenta, os portos operavam de forma isolada e atuavam como "interface" entre o transporte terrestre e marítimo. Assim, os portos permaneciam isolados do comércio e das atividades de transporte, bem como outras necessidades dos usuários;
- II. Os portos de segunda geração contemplam uma ampla gama de funções e passaram a atuar como centros de serviços comerciais, industriais e de transporte. O escopo das atividades em que os portos realizam se estendeu para atividades comerciais, passando a "acrescentar valor" para as acusações. Ao contrário dos portos de primeira geração, os de segunda geração mostram uma estreita relação entre os parceiros comerciais e de transporte na área retro portuária;
- III. Os portos de terceira geração se tornam nós na complexa e dinâmica rede internacional de produção/distribuição. A gestão portuária é caracterizada pelo desenvolvimento de centros integrados de transporte e para a criação de plataformas logísticas. Os serviços portuários especializaram-se, tornaram-se mais variados, e aptos a combinar vários serviços e benefícios. Eles se adaptam rapidamente à evolução e equipamentos tecnológicos. Áreas industriais são criadas para dar suporte a atividade de movimentação de cargas e as medidas de segurança e proteção ambiental são reforçadas. Finalmente, nos portos de terceira geração, ocorre uma melhora acentuada em relação à

eficiência administrativa para melhorar e padronizar documentos administrativos e burocráticos<sup>19</sup>.

Com a introdução dos contêineres para o transporte marítimo de cargas, a partir de 1956, altera-se a dinâmica das operações portuárias (armadores e empresas de navegação) e também nas áreas retroportuárias, com a criação de serviços especializados em contêineres, armazéns de contêineres cheios e também áreas para contêineres vazios, mais conhecidas como DEPOTs, que por exemplo, começaram a surgir em Itajaí após os anos 1980. Espíndola (2013) demonstra que essa introdução de contêineres causou uma drástica redução no uso de mão de obra para o manuseio de cargas tanto no embarque quanto no desembarque e a diminuição do tempo de atracação das embarcações nos portos.

A utilização de contêineres, para o transporte de cargas tem sido uma revolução real e o crescimento de sua adesão tem sido muito rápido. Movendo-se 36 milhões de TEUs em 1980, passou de 260 milhões de TEUs em 2002, 290 milhões de TEUs foram alcançados em 2003, e uma previsão de 450 milhões de TEUs é estimada para o ano de 2020, conforme a análise de Laxe (2005). O Brasil também se encaixa nessa tendência, pois o número de contêineres movimentados nos portos tem crescido como podemos observar na tabela 02:

---

<sup>19</sup>Tradução nossa.

**Tabela 02:** Movimentação de contêineres no Brasil em unidades no período de 2007-2013.

Porto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Santos	1.654.713	1.743.412	1.469.151	1.762.205	1.915.292	2.013.922	2.177.307
Itajai	390.394	396.287	346.479	565.017	594.486	616.580	670.988
Paranaguá	388.320	372.811	394.005	408.835	395.218	388.904	452.872
Rio Grande	348.000	356.577	367.798	399.590	313.245	452.753	400.677
Rio de Janeiro	290.575	289.059	244.536	299.623	321.160	352.626	349.201
S. Fco. do Sul	174.865	213.272	154.289	196.267	216.420	216.460	333.150
Manaus	207.234	197.773	165.420	184.737	204.393	193.478	325.662
Suape	201.500	175.288	152.478	118.802	177.112	281.832	269.405
Itaguaí	165.715	150.497	144.263	186.283	167.286	174.487	257.045
Vitória	174.570	189.330	190.000	238.646	393.065	297.059	208.254
Salvador	163.500	201.562	167.870	226.538	284.124	265.415	186.415
Pecem	77.689	60.575	88.301	111.334	120.788	103.448	93.485
Fortaleza	80.689	41.201	33.000	46.855	46.514	50.242	54.802
Vila do Conde	43.465	27.479	18.363	22.377	17.787	13.355	24.155
Imbituba	17.690	14.498	17.605	21.527	20.756	22.494	11.462
Outros	88.205	89.213	28.620	23.438	28.573	32.078	41.079
<b>Brasil</b>	<b>4.467.124</b>	<b>4.518.834</b>	<b>3.973.178</b>	<b>4.794.074</b>	<b>5.216.219</b>	<b>5.475.133</b>	<b>5.855.959</b>

\*A movimentação do Terminal Portuário da Portonave em Navegantes/SC está inclusa nas estatísticas de Itajaí/SC.

\*\* A movimentação do Porto de Itapoá/SC está inclusa nas estatísticas do Porto de São Francisco do Sul/SC.

**Fonte:** ABRATEC, 2014.

**Elaboração:** Wander Luis de Melo Cruz, 2015.

Como podemos observar na tabela acima, o crescimento da movimentação de contêineres no Brasil aumentou em 24, 01% nos últimos sete anos (2007-2013), isso pode ser especialmente atribuído aos novos portos, terminais portuários, investimentos em infraestruturas<sup>20</sup>, o crescimento econômico do país, alterações na legislação aduaneira e portuária, e a expansão dos terminais de uso privativo. Porém, há de se ressaltar que o crescimento do Brasil não foi simétrico em todos seus estados. O estado de Santa Catarina, por exemplo, no mesmo período (2007-2013) teve um crescimento de 42,60%, muito acima da média nacional, bem como, o complexo

<sup>20</sup> Podemos destacar, por exemplo, os Planos de Aceleração do Crescimento (PACs) e também o Plano Nacional de Dragagem (PND).

portuário de Itajaí/Navegantes (recorte espacial deste capítulo) teve um aumento de 41,81% na movimentação de contêineres no mesmo período. Também é importante destacar que mesmo com esse expressivo crescimento e uma leve tendência à desconcentração da movimentação de contêineres pelos portos do Brasil, o Porto de Santos/SP ainda é responsável por movimentar 37, 18% dos contêineres no país.

Apesar da constante evolução das cargas containerizadas, o mercado de *break bulk*<sup>21</sup> deve crescer e não deixará de existir, pois existem cargas que não são viáveis de serem transportadas por contêineres por questões relacionadas aos seus respectivos formatos ou mesmo por aspectos financeiros, tais como produtos siderúrgicos (bobinas de aço, tubos, barras, perfis) e florestais (celulose, madeira, papel), além de cargas especiais, que são atualmente inviáveis no contêiner – a exemplo de barcos, usinas eólicas, turbinas e outros. O mercado de *break bulk* pode ser analisado pela quantidade de portos no mundo que movimentam carga geral: são 340, e apenas 130 portos de contêiner. O Brasil movimenta 45 milhões de toneladas ao ano de carga *break bulk* em seus portos, e segundo as estimativas da Secretaria Especial de Portos (SEP) esse mercado deve crescer em média 3,5% ao ano nos próximos 15 anos, em uma projeção considerada conservadora do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) (BRASIL, 2014).

Entretanto, da mesma forma que identificamos fragilidades e vantagens de cada modal de transporte, a nova configuração do setor marítimo-portuário também apresenta suas características específicas que viabilizam, bem como, algumas que desestimulam os operadores do setor de transportes e logística a optarem pelo transporte marítimo-portuário, nos quais o quadro 03 tenta sintetizar:

---

<sup>21</sup> A expressão "*break bulk*" designa o transporte de carga em geral no setor marítimo.

**Quadro 03: vantagens e desvantagens do transporte marítimo-portuário.**

<b>Vantagens</b>	Capacidade de movimentar cargas de formatos extensos
	O rendimento volume/tonelagem transportada é ótimo com custos variáveis baixos: recomendado para quem busca taxas baixas de fretes e quando a rapidez é quesito secundário
	Geralmente é o mais barato para cargas pesadas e frequentemente é o único meio viável para o transporte internacional. Isso explica porque cidades portuárias como Boston, Nova Iorque, Roterdã, Osaka e Cingapura são importantes centros de comércio internacional.
	Sua instalação, manutenção e uso, agride menos o meio ambiente que os modais ferroviário e rodoviário.
<b>Desvantagens</b>	Confinado ao sistema hidroviário, exigindo que o usuário esteja localizado em suas margens ou que utilize outro modal de transporte combinadamente.
	Rapidez e alcance de operação relativamente limitados, quase sempre exigindo complementação por via férrea ou caminhões.
	Muitas cargas para serem transportadas por este modal necessitam de embalagem adicional ou até mesmo contêiner para a proteção das mercadorias, devido ao intenso manuseio durante a carga e descarga.
	Mais lento que a ferrovia, e muito dependente das condições meteorológicas e climáticas.

**Fonte:** Hara, 2013.

**Elaboração:** Wander Luis de Melo Cruz, 2015.

É importante destacar que as queixas envolvendo o transporte de mercadorias de alto valor, como no transporte oceânico, podem envolver valores elevados (cerca de 4% das receitas marítimas) como demonstra Hara (2013).

A relação existente entre taxa de câmbio e exportação, pois taxas de câmbio sobrevalorizadas tendem a realocar recursos para setores manufatureiros e exportadores, enquanto as taxas de câmbio valorizadas induzem investimentos em setores tradicionais e de baixa produtividade. Segundo Kupfer e Rocha (2005), quando a taxa de câmbio é sobrevalorizada, os setores intensivos em insumos e equipamentos importados tendem a operar com custos menores,

resultando, dessa forma, no aumento de produtividade. Já setores que competem com a produção estrangeira tendem a beneficiar-se das desvalorizações cambiais.

A influência negativa do câmbio sobrevalorizado na economia é praticamente nula nos setores nos quais o Brasil avança em produtividade e competitividade. Em estudo realizado sobre a relação existente entre heterogeneidade da indústria brasileira e taxa de câmbio, Squeff e Araújo (2013) concluíram que os setores de mais alta produtividade são os que mais se beneficiam com a valorização cambial. Em contrapartida, a apreciação do câmbio é prejudicial para os setores que atualmente tem menor competitividade no cenário internacional, como alimentos e bebidas, têxtil, madeira, calçados e couro, vestuário etc.

A perda de participação da indústria brasileira em diversos setores tem mais a ver com a perda de competitividade do que apenas com a apreciação cambial e com o aumento das importações. A apreciação cambial e as importações contribuem para a explicação. Nessa mesma perspectiva, parece ser a análise desenvolvida por Squeff e Araújo (2013), os quais afirmam que a simples desvalorização cambial não é suficiente para promover efeitos competitivos em setores da indústria nacional<sup>22</sup>.

Apesar do contexto da conjuntura econômica que apresentamos, o estado de Santa Catarina beneficia-se da presença de uma vantajosa organização espacial, necessária ao seguimento industrial, como o sistema de transportes (portos, rodovias, ferrovias e aeroportos), fundamentais para o escoamento da produção<sup>23</sup>. Esta disposição urbano-industrial e de transportes, principalmente a existência de cinco Terminais Portuários (Itapoá/2011, São Francisco do Sul, Navegantes, Itajaí e Imbituba), remete Santa Catarina a uma localização estratégica no contexto do comércio internacional, especialmente latino-

---

<sup>22</sup> Aqui devemos ressaltar nosso agradecimento às contribuições sobre o debate entre câmbio e comércio exterior feitas em nosso exame de qualificação pelo Prof. Dr. Carlos José Espindola, pois essa discussão e a bibliografia foi sugerida pelo mesmo.

<sup>23</sup> Recentemente existe um grande debate sobre o projeto de construção de uma ferrovia que conectaria o oeste catarinense ao complexo portuário do Itajaí. Sobre este assunto ver o texto de Silveira (2007) e os recentes trabalhos de Alessandra dos Santos Júlio que desenvolve o seu trabalho de doutorado relativo a temática ferroviária brasileira e catarinense em andamento no PPGG da UFSC.

americanos, atraindo a implantação de unidades fabris oriundas de outros estados do Brasil e multinacionais, inclusive nos municípios do entorno dos centros industriais.

Analisando toda a conjuntura presente em Santa Catarina para movimentação de cargas, percebe-se a ampliação no estado de recursos específicos para executar essas atividades. O setor de transportes e logística vem se tornando cada vez mais atrativo para empresas privadas, devido ao crescimento da movimentação de cargas containerizadas e o aumento da necessidade de prestadoras de serviços mais especializadas em armazenagem, transporte e logística. Ao analisar uma pesquisa realizada pela revista de negócios Amanhã (2014) sobre as 100 maiores empresas do estado de Santa Catarina, identificamos que sete delas são do setor de transporte e logística, sendo que seis delas estão localizadas no complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes.

**Quadro 04: Maiores grupos/empresas do setor de transporte e logística de Santa Catarina em 2014.**

<i>Ranking</i>		<b>Grupo/Empresa</b>	<b>VPG** 2013 R\$ milhões</b>	<b>Rec. Bruta R\$ milhões</b>
<b>Posição no setor de Transportes e Logística</b>	<b>Posição Geral*</b>			
1º	19º	Portonave S/A	612,40	469,05
2º	35º	Coopercarga - Coop. Transp. Cargas	322,83	727,24
3º	53º	APM <i>Terminals</i> Itajaí S/A	187,74	214,43
4º	58º	Localfrio Itajaí S/A	165,15	328,40
5º	65º	Terminal de Veículos de Santos	151,59	77,83
6º	69º	Concórdia Logística	138,56	318,28
7º	94º	Multilog S/A	106,23	128,96

\* Relativa as 100 maiores empresas do Estado de Santa Catarina.

\*\*Valor Ponderado de Grandeza: resultado da soma de 50% do patrimônio líquido, 40% da receita bruta e 10% do lucro (prejuízo) líquido do exercício.

**Fonte:** Amanhã, nº 307, 2014.

**Elaboração:** Wander Luis de Melo Cruz, 2015.

Observando os dados sobre a relevância do setor de transportes, armazenamento e logística, podemos reforçar a ideia de Santos (2009,



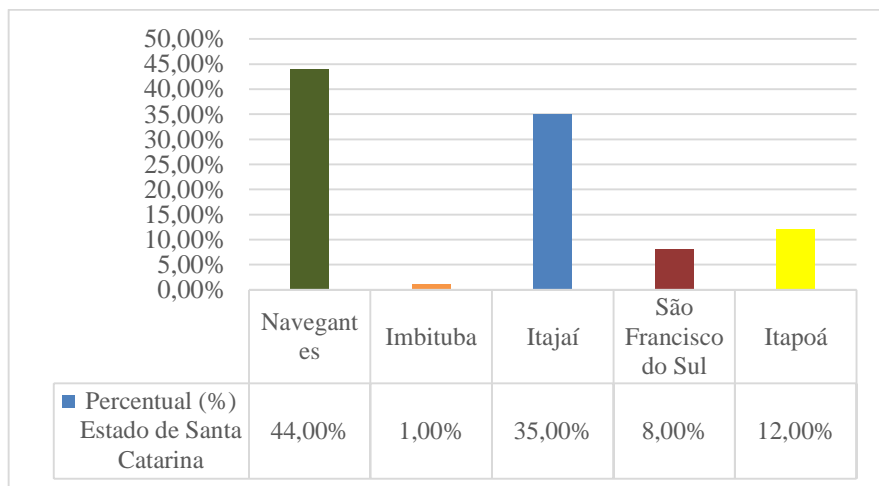
p.275), quando o mesmo afirma que “[...] não basta, pois, produzir. É indispensável pôr a produção em movimento”. Silveira (2011) destaca que as especializações dos territórios, geradas pela extensão do domínio das corporações, faz com que os territórios se tornem mais dinâmicos às exigências da reprodução do capital. As exigências sobre os territórios pela existência de serviços especializados em transportes, armazenamento e logística feitas por grupos que necessitam de maior fluidez para o deslocamento de mercadorias ou pessoas se materializa na especialização do espaço para atender as necessidades desses grupos e otimizar as forças produtivas.

#### **1.4 Quadro atual dos aspectos normativos do complexo portuário de Itajaí/Navegantes: dificuldades do porto público e o fortalecimento dos terminais de uso privativo.**

Exemplificando o que foi apresentado na sessão anterior, podemos analisar o complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes, pois se trata do maior conglomerado da América Latina especializado em transporte, armazenamento e logística de cargas *reefers*. Essa especialização é algo que ocorreu de forma significativa nos últimos 30 anos (demonstraremos os aspectos relacionados à formação social com maior detalhamento no capítulo 2), especialmente para atender às exportações de frangos e suínos dos grandes grupos agroindustriais localizados no oeste catarinense, especializados na produção de alimentos de origem animal, tais como a Perdigão S/A e a Sadia S/A (que se fundiriam em 2009 e formaram o grupo BRF), Seara (atualmente pertencente à JBS) e a Coopercentral Aurora Alimentos (CRUZ, 2014).

A concentração no complexo portuário de Itajaí/Navegantes na movimentação de contêineres do estado de Santa Catarina é elevada, pois se analisarmos os dados de 2014 chegamos ao percentual de 79% de todo o estado, sendo que 44% são movimentados em Navegantes pela Portonave S/A - fazendo do terminal o maior movimentador de contêineres do estado – e 35% no município de Itajaí pela APM *Terminals* Itajaí S/A (gráfico 1). O complexo portuário de Itajaí/Navegantes é o segundo que mais movimenta contêineres no Brasil, ficando apenas atrás do Porto de Santos/SP.

**Gráfico 01: Percentual de movimentação de contêineres nos portos de Santa Catarina em 2014<sup>24</sup>.**



**Fonte:** Portonave, 2014.

**Elaboração:** Wander Luis de Melo Cruz, 2015.

O movimento de cargas containerizadas no complexo portuário de Itajaí/Navegantes cresceu 7% no primeiro semestre de 2014, comparado com o mesmo período de 2013. As exportações de frango representam o maior volume embarcado, seguido pela madeira e derivados e pelas carnes em geral. Nas importações, os produtos químicos lideram os desembarques, seguidos pelos produtos mecânicos, eletrônicos e têxteis.

A configuração do tipo de movimentação de cargas (em espécie) e da formação área retroportuária do complexo portuário de Itajaí/Navegantes advém do século XIX (mostraremos mais detalhadamente no segundo capítulo desse trabalho), do rio da colonização do Vale do Itajaí abrigava na sua foz um pequeno porto que servia de elo entre as colônias e o resto do país (GOULARTI FILHO, 2013). O porto cresceu junto com a cidade e transformou-se em um grande porto madeireiro entre as décadas de 1950 e início da década 1970, que segundo Moreira (1995), foi um dos fatores que contribuíram para o desenvolvimento da área retroportuária, pois a atividade de exportação de madeiras exigia grandes áreas para depósitos,

<sup>24</sup> Dados referentes do mês de janeiro até o mês de agosto de 2014.

preferencialmente não muito distantes do porto. A concentração da madeira no perímetro urbano e a intensidade do transporte dessa mercadoria em ruas centrais passaram a marcar a organização espacial da cidade portuária durante a economia madeireira. A mesma autora analisando a organização da cidade, das vias de acesso ao porto durante a economia madeireira afirma que: “inicialmente, grande parte da madeira de pinho a ser exportada, chegava a Itajaí em estado bruto, precisando ainda ser beneficiada, conforme as especificações da demanda externa” (MOREIRA, 1995, p.179).

Com o declínio da madeira no final da década de 1970, a população dependente da economia portuária na microrregião de Itajaí realocou seus recursos ociosos<sup>25</sup> para diversas atividades produtivas, antes de efetivamente se especializar em cargas *reefers*. Moreira (1995) destaca que houvera pressão para criação de um terminal pesqueiro, reivindicação feita pela classe empresarial pesqueira que mais tarde ganharia mais força, em especial com os grupos Gomes da Costa S/A e Leardini Pescados Ltda., bem como também surgiram alguns estaleiros que fabricavam embarcações de pequeno e médio porte ao longo do Rio Itajaí (MOREIRA, 2012). Porém, foram as expansões das exportações de carnes de frango e suínos que realmente condicionaram à especialização do complexo portuário e logístico do Itajaí nos serviços de transporte, armazenamento e logística para cargas *reefers*.

Com a extinção da Portobrás em abril de 1990, instalou-se uma nova crise no Porto de Itajaí (MOREIRA, 1995; NEU, 2009; FELIPE JUNIOR, 2012; GOULARTI FILHO, 2013). Os portos brasileiros ficaram sobre jurisdição do Departamento Nacional de Portos e Hidrovias, que não tinha recursos e atribuições definidas. A primeira medida temporária tomada pelo Governo Federal foi em dezembro de 1990, com a transferência da administração para a CODESP (Companhia Docas de São Paulo), uma medida considerada até hoje como um verdadeiro equívoco do Governo Federal. A CODESP administrou o Porto de Itajaí por um período transitório, por apenas cinco anos<sup>26</sup>. Com a Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 8.630/1993), as chances de privatizar o porto de Itajaí ficaram ainda maiores (GOULARTI FILHO, 2013). Na época, a administração municipal, os empresários locais e os trabalhadores do Porto de Itajaí

---

<sup>25</sup> Para o melhor entendimento sobre “recursos ociosos” ver em Rangel (2005) o texto: Dialética da capacidade ociosa.

<sup>26</sup> Vale destacar que de início a CODESP iria administrar por apenas um ano o Porto de Itajaí (GOULARTI FILHO, 2013).

exigiam uma solução, pois estava ficando insustentável para o terminal, para o município de Itajaí e para o estado de Santa Catarina a forma que a CODESP estava administrando o porto. Segundo Goularti Filho (2013, p.72) “o crescimento constante no volume de carga exigia novos investimentos em equipamentos e ampliação do pátio, e a CODESP voltava-se mais para os portos paulistas”. Com isso, a morosidade nas tomadas de decisões imprimia um ritmo lento nas atividades administrativas do porto de Itajaí, que por sua vez perdia linhas regulares (Idem).

Em meio ao temor da evidente privatização do Porto de Itajaí, as autoridades municipais se mobilizaram para evitar consumação do fato, temerosos à uma possível tragédia ao complexo portuário, e o resultado dessa mobilização foi à conquista da transferência da concessão para a Prefeitura Municipal em junho de 1995, modelo inspirado na administração do porto de Rotterdam, sendo até hoje Itajaí o único no Brasil com este modelo. Para assumir a concessão, foi criada, através da Lei Municipal nº 2.970 de 16 de junho de 1995, a Administração Hidroviária Docas Catarinense (ADHOC), que passou a ser responsável pela administração do porto de Itajaí. No dia 1º de dezembro de 1997, pelo convênio de Delegação assinado entre a ADHOC e o Ministério dos Transportes, a primeira recebeu a concessão de exploração do porto pelo prazo de 25 anos. Em junho de 2000, a Prefeitura Municipal de Itajaí transformou a ADHOC em autarquia municipal, com a denominação de Superintendência do Porto de Itajaí (Lei Municipal de 3.513 de 06 de junho de 2000) (GOULARTI FILHO, 2013).

O Porto de Itajaí não foi privatizado, porém a nova administração arrendou por 25 anos 50% da área do porto para uma única empresa, a Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí S/A (TECONVI). Em 2007 a Teconvi teve 100% de suas ações adquiridas pelo grupo multinacional *APM Terminals* que pertence ao armador Maersk. Atualmente a *APM Terminals Itajaí S/A* tem a concessão de uso do Terminal Portuário até 2023, porém, de acordo com informações obtidas de representantes do grupo, a *APM Terminals Itajaí S/A* deve renovar o contrato da concessão para mais 25 anos. A lógica do grupo para realizar investimentos no Terminal Portuário é de que são necessários contratos de longo prazo de operação para que se viabilizem os investimentos em infraestruturas, pois se trata da aquisição de bens de capital que necessitam da mobilização de grandes montantes de recursos financeiros. Atualmente o grupo opera em 100% da área do porto, tanto na parte pública, quanto na parte concedida.

O Conselho de Autoridade Portuária (CAP) tem por nome Porto de Itajaí<sup>27</sup>. Atualmente o CAP está sobre jurisdição municipal, e vem passando por problemas financeiros. Nos últimos anos o CAP do Porto de Itajaí recorreu duas vezes ao Plano de Demissão Incentivada (PDI), sendo uma delas recentes (novembro de 2014). De acordo com o Jornal Diário Catarinense (2014), o Porto conta com 225 servidores, uma folha de pagamentos que chega a R\$ 2,5 milhões por mês e pouca fonte de receita. Em 2014, o porto público fechou com um débito acumulado estimado em torno de R\$ 4 milhões (DIÁRIO CATARINENSE, 2015).

O problema com as contas do Porto de Itajaí foi agravado após a instituição da nova Lei dos Portos nº 12.815/2013. As mudanças aumentaram o poder de competição dos terminais privados e estabeleceram novas regras para os portos públicos, como a exigência de concessões via Secretaria Especial de Portos (SEP). Essa alteração na legislação atingiu diretamente os planos de arrendamento dos berços 3 e 4 no Porto de Itajaí. A proposta do CAP era concedê-los à iniciativa privada assim que estivessem concluídas as obras de realinhamento, que estão em andamento. Mas com a mudança na legislação os atracadouros aguardam na fila de processos. Será o quarto lote a passar por arrendamento, sendo que por enquanto só o primeiro entrou em tramitação e está parado há meses no Tribunal de Contas da União (TCU) (DIÁRIO CATARINENSE, 2014).

De acordo com a mesma fonte (DIÁRIO CATARINENSE, 2014), em outubro de 2014 o Porto de Itajaí precisou de um aporte de R\$ 1 milhão da Prefeitura Municipal de Itajaí para sanar dívidas trabalhistas. Mudanças de entendimento da Justiça do Trabalho fizeram que o Porto de Itajaí fosse considerado em alguns processos uma empresa privada, o que eliminou os pagamentos das ações via precatórios e exigiu quitação imediata (o que não era previsto em orçamento).

O Porto de Itajaí já não tem operação pública há anos, atua como Autoridade Portuária, sendo responsável pela manutenção das dragagens do canal de acesso, do monitoramento ambiental e da segurança na área não arrendada. Suas funções foram reduzidas, na medida em que a APM *Terminals* Itajaí S/A ampliou sua atuação na área pública. Hoje a receita do Porto de Itajaí é proveniente do arrendamento dos berços 1 e 2, que estão sob administração da APM

---

<sup>27</sup> O CAP do Porto de Itajaí compreende aos terminais operados pela APM *Terminals* Itajaí S/A, Portonave S/A em Navegantes/SC, bem como os outros terminais de uso privativo localizados as margens do Rio Itajaí.

*Terminals Itajaí S/A* (na prática, só metade da estrutura), e das taxas de atracação pagas pelos armadores tanto em Itajaí quanto em Navegantes. Nos últimos anos a quantidade de atracações reduziu porque os navios estão cada vez maiores, e carregam mais contêineres por vez. Por exemplo, no ano de 2014 o Porto de Itajaí fechou com uma média de atracações 20% menor do que o ano anterior, o que representa uma diminuição de entrada no caixa do CAP de R\$ 300 mil por mês.

Com a gestão deficitária, ressurgem as discussões sobre o Porto ser novamente entregue ao Governo Federal para que o mesmo o conceda para outra instância. No caso do estado Santa Catarina foram criadas SPEs (Sociedades de Propósitos Específicos) para as autarquias estaduais que conseguiram as concessões nos casos dos Portos de São Francisco do Sul/SC e Imbituba/SC. É provável que se esse impasse não seja resolvido, o Porto de Itajaí também seja modificado para esse modelo de gestão já vigente nos outros portos do estado de Santa Catarina. Segundo Coriat (1994), há duas maneiras de resolver esse problema, sendo uma: aumentar as “quantidades produzidas”, ou seja, aumentar a movimentação no complexo portuário do Itajaí; a outra é de “reduzir o pessoal da produção”, no caso do CAP, seria a redução do quadro de funcionários, sendo, “a primeira maneira é, evidentemente, a mais popular ela é também a mais fácil. A outra, com efeito, implica repensar, em todos os seus detalhes, a organização do trabalho” (Ibidem, p.33), bem como todos impactos sociais gerados por essa medida.

Na segunda metade de 2015, a SEP passou a avaliar o cancelamento da municipalização do Porto de Itajaí e devolvê-lo à União. Uma recomendação da ANTAQ à SEP sugere que seja reavaliada a municipalização do Porto de Itajaí. A sugestão foi feita com base em dois processos que geraram autuações por repasses entre porto e município, considerados ilegais pela agência.

Os problemas foram identificados no pagamento de indenizações das áreas da antiga prefeitura e da sede da Delegacia da Capitania dos Portos, em 2004, e na desapropriação de uma empresa de pescados que deu lugar para o que hoje é a Vila da Regata, em 2008 – ambas áreas que foram incorporadas pelo porto. As ações ocorreram, respectivamente, nos governos Jandir Bellini (PP) e Volnei Morastoni (então PT, atualmente PMDB).

No julgamento das autuações, a ANTAQ entendeu que as irregularidades justificam uma revisão da outorga do porto, que é o único municipalizado no Brasil. Desde a entrega ao município, há 20 anos, a estrutura continua pertencendo à União, como os demais portos públicos no país, mas é gerida pelo município de Itajaí.

O documento da agência foi enviado à SEP no início do ano de 2015, mas só recentemente veio à tona, em meio à turbulência enfrentada pelo porto, que nos últimos meses perdeu metade das linhas devido aos problemas relacionados à diminuição da profundidade do leito nos berços de atracação, da chuva intensa no Vale do Itajaí que provocou o aumento da correnteza e os problemas relacionados a bacia de evolução. A autoridade portuária teve uma queda brusca na arrecadação, o que levou a tomar medidas drásticas para estancar os prejuízos: a dragagem de manutenção foi paralisada e as taxas tiveram reajuste de 21%. Um “efeito multiplicador negativo” que tem assolado a economia de Itajaí no ano de 2015.

A *APM Terminals Itajaí S/A*, operador portuário do grupo Maersk, passa por um momento delicado, onde explora o terminal de contêineres de uso público. A empresa sofre uma evasão de cargas porque não consegue autorização do governo para expandir o terminal e torná-lo competitivo, restringindo, assim a quantidade de cargas que podem ser destinadas ao terminal operado pelo grupo.

Após perder quatro serviços de navegação que representavam 50% da sua movimentação, a *APM Terminals Itajaí S/A* devolveu à autoridade portuária 80 mil metros quadrados alugados no ano de 2014 para estocar contêineres. Os volumes migraram para a Portonave S/A, em Navegantes, terminal de uso privado (TUP) que fica em frente à APM e que recentemente acaba de ser expandido (PORTOS E NAVIOS, 2015). A diferença na velocidade de ampliação entre as duas instalações é o mais novo ingrediente a acentuar a discussão sobre as assimetrias concorrenciais entre os dois modelos de exploração. Desde a nova Lei dos Portos, de 2013, o governo aprovou a expansão de nove TUPs e de quatro terminais de uso público. Em uma recente entrevista ao site Portos e Navios, o superintendente do Porto de Itajaí afirma que:

Se não houver uma forma de dar mais rapidez às decisões dentro do porto público ele perderá competitividade e vai acabar morrendo, diz Antônio Ayres, superintendente do Porto de Itajaí, autarquia municipal. O governo federal discorda da visão fatalista” (PORTOS E NAVIOS, 2015).

A Secretaria de Portos (SEP) afirma que não se deve comparar arrendamentos e TUPs, pois são modelos regidos por instrumentos distintos, mas que disputam as mesmas cargas. Os terminais de uso público exploram áreas da União arrendadas via licitação por um tempo

determinado. Recebem a infraestrutura pronta e investem em melhorias. Já os TUPs são dispensados de licitação porque são erguidos pelo empreendedor em área própria. Dependem de uma autorização do governo para funcionar. Por serem privados, os TUPs não têm data limite de exploração.

O arrendamento da APM *Terminals* em Itajaí vence em 2022. Sem a garantia de ampliar o prazo a empresa não tem como amortizar os investimentos necessários para receber de forma eficiente navios maiores. De acordo com a Portos e Navios (2015), Ricardo Arten, diretor superintendente da APM *Terminals* no Brasil, diz que o pedido de renovação foi feito ao governo há quase quatro anos, mas até hoje não houve posição definitiva. Enquanto isso, a Portonave S/A iniciou e terminou em um ano a ampliação e acaba de elevar em 50% a capacidade de movimentação, para 1,5 milhão de Teus (contêiner de 20 pés). Ricardo Arten afirma que:

Os operadores de áreas públicas querem investir, têm dinheiro, mas a análise não está na velocidade necessária. O armador vai para o terminal com mais equipamentos e área (PORTOS E NAVIOS, 2015).

O governo, sob a figura da SEP, recusa a tese de morte do porto público e argumenta que o caso de Itajaí é específico: o contrato da APM não permite a renovação pelo tempo que ela pede - mais 22 anos. O contrato foi realizado em 2001 por 22 anos (pela Teconvi, que depois cederia a APM *Terminals*) e, num caso inédito, só prevê mais três anos de extensão, no qual a APM *Terminals* considera insuficiente para pagar os investimentos necessários. Porém, nós consideramos um tanto estranha essa atitude perspicaz do grupo em fazer tamanha pressão por renovação da concessão sendo que faltam ainda mais de oito anos para o fim do contrato.

Quando a APM *Terminals* assumiu o controle do terminal, em 2007, o grupo pressupunha que conseguiria a renovação por mais 22 anos apoiando-se na Lei dos Portos – que prevê uma prorrogação pelo mesmo período – e não no que consta no contrato. Mas a SEP entende que o tempo de prorrogação factível é o contratual:

"Não há o que se falar quanto a 'morte do porto público'. Caso a prorrogação não seja realizada, haverá um novo processo licitatório a fim de



permitir novo arrendamento da área", sustenta a SEP (PORTOS E NAVIOS, 2015).

O principal fator que tem assegurado os volumes na instalação da APM *Terminals* é o armador Maersk Line, empresa que controla a APM *Terminals*, que permanecerá com todos os seus serviços e consórcios no terminal.

Em entrevista ao site Portos e Navios (2015), Wilen Manteli, presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários, afirma que a burocracia no caso dos arrendamentos é maior porque prevalece o direito público – "vários órgãos atuam sem sinergia" –, enquanto os TUPs são regidos pela legislação privada. Ele afirma, porém, que cada caso deve ser analisado individualmente. A expansão da Portonave S/A, por exemplo, foi mais rápida porque constava da autorização do terminal, concedida em 2001. Porém, entre a autorização e o início das operações foram quase sete anos.

Segundo Manteli, também os TUPs têm dificuldade para se expandir devido a novas barreiras de entrada criadas após a queda da exigência da carga própria. Em 2013 o governo limitou a ampliação dos TUPs fora do porto público em 25% da área original. Caso a empresa queira aumentar mais que isso, tem de participar de um anúncio público. Outra regra veda a ampliação deles dentro de portos. "São determinações absurdas e ilegais. A dificuldade é para os dois lados" afirma Manteli (PORTOS E NAVIOS, 2015).

O TUP no município de Navegantes/SC, da empresa Portonave S/A, advém de um projeto dos anos 1990 de construir um terminal portuário no mesmo município, quando empresários começaram a pensar no uso do respectivo terreno que hoje atua a Portonave S/A. Em maio de 2001 veio à formalização da Portonave S/A em poder realizar as obras do terminal, quando houve o contrato de adesão com o Ministério dos Transportes (neste momento, ainda não existia a ANTAQ). Entre maio de 2001 e outubro de 2005 foi o período que a empresa buscou obter as licenças para realizar as obras de construção do porto. A construção durou dois anos para ficar em condições de operação. A inauguração foi no dia 21 outubro de 2007 quando a Portonave S/A recebeu o primeiro navio. Em março de 2008, à Portonave S/A foi o primeiro terminal brasileiro a ser certificado com *ISPS Code*<sup>28</sup>.

---

<sup>28</sup> Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias (*ISPS Code*). Após os atentados de 11 de setembro de 2001 nos Estados

Depois que a Portonave S/A entrou em operação em Navegantes (2007), o município aumentou as vagas de empregos formais três vezes mais que a média nacional (PORTONAVE, 2014). A construção do TUP trouxe para o município de Navegantes uma gama de empresas do setor de transporte e logística, atraídas pelas demandas da Portonave S/A. Diferentemente de Itajaí, na qual a história do porto é temporalmente paralela ao da formação do município, o Terminal de Navegantes da Portonave S/A foi planejado, sendo construído com grande potencial de expansão física e com vias de acesso atreladas ao planejamento do Terminal.

Nos meses de setembro e outubro de 2015 a estrutura do complexo portuário de Itajaí/Navegantes perdeu metade da movimentação para outros portos e enfrentou mais de 30 dias de fechamento e restrições à movimentação de navios devido à forte correnteza. O primeiro impacto foi nos cofres públicos: em outubro, primeiro mês após a perda de 50% das linhas, a arrecadação do imposto sobre serviços (ISS) da atividade portuária caiu de uma média de R\$ 400 mil mensais para R\$ 200 mil em Itajaí (DIÁRIO CATARINENSE, 2015). O período de porto fechado agravou o prejuízo, e a estimativa da Secretaria da Fazenda é que, somente durante os dias de restrição, tenha deixado de recolher R\$ 320 mil em ISS.

Porém, foram os trabalhadores os que mais sentiram a perda. Em Itajaí, assim como nos demais portos públicos do país, o serviço é responsabilidade de trabalhadores portuários avulsos (TPAs), que recebem por produtividade. E se as cargas reduzem, diminuem também os ganhos. De agosto para setembro, os TPAs tiveram uma redução nos salários de 50%. Em outubro, com o fechamento do porto devido à forte correnteza, o percentual de redução chegou a 65%. Não obstante, o Órgão Gestor de Mão-de-Obra (Ogmo) registrou nos meses de setembro e outubro de 2015 um recorde de afastamentos: 70 solicitações de licença por interesse particular, o que corresponde a 22% dos 308 trabalhadores ativos. Transportadores, prestadores de serviço e até o comércio são impactados pela redução de poder econômico dos portuários. Um desencadeamento de perdas econômicas.

Enquanto o porto público de Itajaí passa por uma crise, na outra margem do Itajaí-açu a Portonave S/A, em Navegantes, passa por uma situação inversa. O terminal privado é o maior movimentador de contêineres do Estado (deve terminar o ano com a marca de

---

Unidos, às exigências para a certificação do ISPS *Code* tornaram-se maiores pelos países mais desenvolvidos aos seus parceiros internacionais.

movimentação de 700 mil TEUs – unidade de medida para volume) e ganhou a maior parte das linhas que migraram do porto público de Itajaí em setembro. Com um modelo de negócios menos burocrático, possibilitado pelo novo marco regulatório – a Lei dos Portos nº12.815 de 2013–, a Portonave S/A conseguiu crescer. A legislação retirou dos terminais privados a obrigatoriedade de movimentar carga própria para garantir a operação e abriu espaço para aumentar a concorrência. Mas não gerou vantagens na mesma proporção aos portos públicos.

O que se tem ouvido dos gestores do porto público, é que a centralização das decisões sobre os portos públicos em Brasília está travando investimentos e o crescimento do setor<sup>29</sup>. Assim, as consequências que começam a ser percebidas em Itajaí deverão, em breve, ser sentidas tem outros portos. A exigência de concessões somente através da SEP atingiu diretamente os planos de arrendamento dos berços de atracação 3 e 4, ambos em obras de reforço e alinhamento, pagas pelo governo federal. Com a mudança na legislação os cais entraram na fila de processos e estão no quarto lote a passar por arrendamento – só o primeiro entrou em tramitação até agora, após mais de dois anos de espera.

A concessão dos berços é de interesse da APM *Terminals* Itajaí S/A, arrendatária do restante do porto, que pleiteia em Brasília o adensamento da área de atuação e a extensão do contrato de exploração. A empresa, que em 2007 adquiriu todas as ações da Teconvi, então arrendatária, assumiu um contrato que lhe permite mais sete anos de operação. Atualmente tenta pressionar o governo federal para adequar o contrato à nova Lei dos Portos (que permite 25 anos de exploração, prorrogáveis por mais 25). Em troca, a APM *Terminals* Itajaí S/A promete realizar investimentos de R\$ 160 milhões em Itajaí, algo que, ao nosso ver, é bem pouco para um contrato dessa magnitude, levando em conta as depreciações da moeda nacional desde o ano de 2015.

---

<sup>29</sup> Informações obtidas em entrevistas com um dos diretores do Porto de Itajaí, o Eng. Heder Cassiano Moritz.

## CONSIDERAÇÕES DO CAPÍTULO I

Primeiramente, é importante ter em conta que o sucesso ou fracasso de um porto, não está apenas ligado ao tipo de gestão público, privado ou misto. É bem comum a opinião que os terminais de uso privativo e a iniciativa privada são mais eficientes. Trata-se de uma falácia, pois basta fazer um pequeno levantamento histórico para refutar essa análise. Pela nossa experiência e também por nossa afinidade intelectual, consideramos que seja mais interessante à iniciativa privada investir em infraestruturas de transporte e que sejam realizadas parcerias público-privadas no modelo proposto por Ignácio Mourão Rangel, o que de fato, direcionaria os investimentos públicos para áreas com estrangulamento que atualmente não são de grande interesse da iniciativa privada, ou mesmo, por questões de planejamento ou soberania nacional não devem ser privatizadas ou sequer concedidas.

Analisando as políticas para o transporte de cargas do setor marítimo-portuário, observamos que historicamente o Estado brasileiro tem delegado cada vez mais atribuições à iniciativa privada, que data desde a autorização da construção de TUPs, a movimentação de cargas de terceiros pelos TUPs, e por fim, os serviços de alfandegamento.

Essa mudança na regulamentação de atribuições entre público/privado cria novas interações espaciais dentro do complexo portuário e logístico do Itajaí, pois como veremos adiante, as relações entre as zonas primária e secundária complexifica-se, e o grau de especialização dos serviços aumenta. Entrementes, sabemos que a dicotomia entre a legislação para o setor privado e para o setor público, é uma das causas que penaliza a eficiência do último.

Os serviços que fizeram do complexo portuário e logístico do Itajaí em 2015 a maior economia do estado de Santa Catarina perpassam por uma crise. Atravancado por alterações na legislação que regulamenta os portos, assolado por intempéries e pela perda de linhas, o Porto de Itajaí transita por uma crise, que ameaça interromper um ciclo de prosperidade que durou mais de 20 anos, desde a municipalização. Nesse período, o terminal público, por exemplo cresceu mais de 1500% na movimentação de cargas.

O porto público de Itajaí tem situação peculiar. Tamanho reduzido, concorrência frente a frente e sensibilidade às intempéries fazem com que os problemas apareçam com mais rapidez do que em outros terminais. E o marco regulatório de 2013 tem sido um problema, frente a competição com os TUPs.

Portanto, é de grande importância o entendimento do funcionamento das políticas institucionais destinadas para o setor

marítimo-portuário para podermos compreender a dinâmica do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes, pois através dessas mudanças (em várias escalas) é que podemos compreender a atual organização, estruturação e a logística das empresas localizadas na região. Porém, devemos ressaltar que algumas variáveis relacionadas ao funcionamento do complexo portuário e logístico do Itajaí só são respondidas se analisarmos fatores como a formação social e as combinações geográficas, análise que faremos nesse próximo capítulo.

## CAPÍTULO II

---

### **FORMAÇÃO E O DESENVOLVIMENTO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE CARGAS, LOGÍSTICA E ARMAZENAMENTO QUE COMPÕE O COMPLEXO PORTUÁRIO E LOGÍSTICO DE ITAJAÍ/NAVEGANTES**



## **2.1 O papel do desenvolvimento dos meios de transportes como elemento impulsionador da ampliação da divisão social do trabalho, da urbanização e das relações capitalistas.**

Antes de adentrarmos na discussão de formação do complexo portuário e logístico do Itajaí, temos que ter clareza de como o processo de constituição do capitalismo brasileiro se deu historicamente (destacando a existência de relações pré-capitalistas), e como isso implicou no desenvolvimento da circulação, dos meios de transportes, e consequentemente, na divisão social do trabalho, seja ela intra-urbana, regional e até mesmo internacional (divisão territorial do trabalho). Sob essa ótica, a maneira que achamos mais adequada para compreender a constituição do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes depende, em grande monta, de um olhar historicizado, trabalhando uma sofisticação metodológica intrínseca à junção de história, geografia, economia e política.

É importante ressaltar que a *contradição* é o motor do *processo*, e que o próprio processo de desenvolvimento é marcado por sucessivas soluções/surgimentos de contradições, não podemos nos esquivar perante as grandes contradições surgidas no bojo desse processo. Para compreendermos as particularidades das dinâmicas territoriais, devemos ter clareza das especificidades de cada recorte analisado, seja ele espacial ou temporal, como bem enfatizou Friedrich Engels:

As condições sob as quais os homens produzem e trocam o que foi produzido variam muito para cada país e, dentro de cada país, de geração em geração. Por isso, a Economia Política não pode ser a mesma para todos os países nem para todas as épocas históricas (ENGELS, 1990, p.127).

Sem os meios de transporte, a divisão territorial do trabalho seria impraticável, porque esta supõe movimentação de bens e pessoas, como enfatizou Rangel (2005). O mesmo autor, analisando a formação econômica brasileira, nos recorda que nossa “economia nasceu e cresceu complementar de outras” (Ibidem, p.146), fator importante para compreendermos a histórica concentração dos sistemas de transportes e das grandes cidades no litoral ou em suas proximidades.

O processo de industrialização não consiste apenas numa mudança de técnicas de produção e de uma diversificação maior de produtos, mas também numa profunda alteração na divisão social do trabalho. Singer (1998) resalta que numerosas atividades

manufatureiras, que antes eram combinadas com atividades agrícolas, passam a ser separadas destas, sendo realizadas de forma especializada em estabelecimentos espacialmente aglomerados. A aglomeração espacial da atividade industrial se deve a necessidade de utilização de uma mesma infraestrutura de serviços especializados (de energia, água, esgotos, transportes, comunicações, etc.) e às economias externas que decorrem da complementaridade entre os estabelecimentos industriais. Para o mesmo autor, “para reduzir os custos de transporte que consubstanciam as economias externas, as empresas que realizam intenso intercâmbio de mercadorias tendem a se localizar próximas umas das outras. Surge daí a cidade industrial” (SINGER, 1998, p.30).

Dias (2006) afirma que a história da constituição da rede urbana brasileira é marcada pela associação entre processo de urbanização e processo de integração do mercado nacional. A eliminação de barreiras de todas as ordens era a condição essencial para integrar o mercado interno, pois esta integração acarretaria no aumento do grau de complementaridade econômica entre as diferentes regiões brasileiras, possibilitando que o território brasileiro tivesse diversos pontos com especialização produtiva.

Peluso Júnior (1991) ao analisar a circulação de mercadorias no estado de Santa Catarina na primeira metade do século XX, por exemplo, identificou que os fazendeiros localizados no interior do estado, para venderem o gado, já não entravam mais em contato com os consumidores, pois surgiram os intermediários, chamados tropeiros, que compravam as reses na fazenda e as vendiam nas cidades. Os compradores intermediários se moviam até a fazenda criadora de bovinos, onde escolhiam o gado e o conduziam através das estradas de rodagem, correndo por sua conta o cuidado e os riscos de transporte. Os entraves das relações mercantis entre os produtores do interior e os comerciantes do litoral, em grande parte, eram caracterizados pelas dificuldades de transportar as mercadorias até os centros consumidores, como o mesmo autor evidencia:

As viagens são feitas no verão, quando os animais estão gordos com a alimentação do campo e não necessitam, senão do pasto nos pousos de viagem. Por outro lado, a remuneração do agregado é pequena, e há recursos, na própria viagem, para reduzi-la mais. O fazendeiro, por exemplo, pode abater algumas reses, salga-las, e vender o charque entre os agricultores do litoral, ou



permitir que o agregado o faça. Há ainda o queijo fabricado na fazenda, que vendido no litoral, cobre todas as despesas realizadas na viagem (PELUSO JUNIOR, 1991, p.111).

Como podemos analisar, durante a expansão das relações mercantis, houvera expansão da área de especialização produtiva e expansão concomitante das necessidades de circulação do capital (MARX, 2013), Santos (2014, p.56) destaca que “[...] estas criam cidades e redes urbanas, mas o espaço produtivo ainda está extremamente relacionado com as possibilidades diretamente oferecidas pelo meio natural”. Rangel ao analisar o desenvolvimento das forças produtivas e das relações de produção no Brasil, destaca que encontramos “lado a lado, formações socioeconômicas da mesma índole das contemporâneas nos países mais desenvolvidos e outras que não poderemos encontrar senão recuando no tempo” (RANGEL, 2005, p.147).

Vladimir Ilitch Lênin percebera as mudanças causadas pelo capitalismo tanto na instância agrária, industrial e urbana, identificando os rumos a serem tomados pela Rússia com a reestruturação causada pela dinâmica capitalista, e observando como a resistência de relações pré-capitalistas em parcelas da sociedade impedia no desenvolvimento das forças produtivas e das relações de produção, bem como, a necessidade de inserir essas parcelas da sociedade em um contexto moderno, quando ressaltou:

As camadas médias, o pequeno industrial, o pequeno comerciante, o artífice, o camponês, lutam todos contra a burguesia para assegurar sua existência como camadas médias, antes do declínio. Não são, pois revolucionárias, mas conservadoras. Mais ainda, são reacionárias, pois procuram pôr a andar para trás a roda da história (LÊNIN, 1981, p.13).

O mesmo autor identificou que em todos os países capitalistas, uma parte da população dos campos estava constantemente em vias de transformar-se em população urbana ou manufatureira. A propriedade privada dos camponeses, das terras que os próprios cultivam constitui a base da pequena produção rudimentar, “a condição da sua prosperidade e do seu desenvolvimento na forma clássica. Mas esta pequena produção

só é compatível com um quadro estreito, primitivo, da produção e da sociedade” (Ibidem, p.21).

Rangel, com base em Lênin, observou que o desenvolvimento do capitalismo brasileiro resultaria na eliminação da produção natural (produção de subsistência, do camponês clássico) ao afirmar:

Como o capitalismo se desenvolve lado a lado com uma produção natural e com uma pequena produção de mercadorias, que, historicamente, o precedem, a mão-de-obra adicional que tende, a longo prazo, a absorver, é transferida, em última instância, da produção natural (RANGEL, 2005, p.178).

Para o mesmo autor “a industrialização supõe a urbanização” (Ibidem, p.181). Na qual, no início do século XX, evidentemente, o capitalismo europeu resistiu profundamente, a qualquer tentativa de industrialização na América Latina. Entrementes, os Estados Unidos, nos quadros do chamado “esquema triangular de comércio”, que lhe deixava um balanço de contas deficitário com o Brasil, e superavitário, com a Europa, “não tinham nada a perder, de imediato, com a industrialização do Brasil e muito a ganhar, porque esta lhe reservava a posição privilegiada de supridor de capital, para ela” (RANGEL, 2005, p.547).

Anteriormente ao desenvolvimento dos sistemas de transportes, comunicação e da urbanização, a localização de uma unidade produtiva era decidida pela localização do mercado consumidor ou das fontes de matérias-primas, com maior ou menor grau de dependência direta dos custos de transporte. Cano (2012) demonstra o exemplo das indústrias beneficiadoras de produtos agrícolas, que tendem se localizar próximas às fontes de matérias-primas, como óleos vegetais, arroz, café, leite em pó etc. “São indústrias que, tipicamente, “perdem peso” no processo de transformação, ao contrário de outras que “ganham peso” (automobilística, bebidas etc.)” (Ibidem, p.226).

A integração do espaço através do transporte é um elemento essencial do planejamento capitalista. Na sua fase anterior (mercantil), o sistema estava primordialmente interessado nas rotas que ligavam os principais centros de produção e consumo. Agora também há preocupação com redes de ramais. A minimização dos efeitos das distâncias geográficas estimulou a especialização da agricultura e a

difusão do consumo no Brasil, Santos (2003, p.25) afirma nesse contexto, que “[...] as trocas inter-regionais experimentarão um desenvolvimento importante, trazendo, como consequência, a expansão do nexó monetário e uma tendência geral para a concentração capitalista” (SANTOS, 2003, p.25).

A partir dessa premissa, vamos agora analisar o quadro específico que formou o complexo portuário do Itajaí/Navegantes, recapitulando estudos sobre a ocupação do litoral catarinense; da construção das armações baleeiras e dos primeiros portos; o papel das relações mercantis; da colonização e da imigração; do desenvolvimento dos meios de transporte e da urbanização, e por fim, da consolidação do complexo portuário do Itajaí. Não pretendemos esgotar esse assunto tão amplo, nesse capítulo, porém consideramos imprescindível realizarmos essa análise para entender, no sentido que propôs Santos (2014) *processo e forma*, que nos dá suporte para nos dois próximos capítulos, mais voltados para análise da *função*, observando que, em nosso primeiro capítulo já nos dedicamos à análise da *estrutura* que envolve nosso objeto de pesquisa.

## **2.2 Colonização, imigração e pequena produção mercantil: as bases para ocupação do litoral catarinense, configuração espacial e desenvolvimento das relações capitalistas.**

A ocupação das terras da América portuguesa se efetivou com a implantação do sistema de Capitania Hereditárias e doação de sesmarias, “numa nítida aplicação de práticas e costumes feudais<sup>30</sup>”, como evidenciou Pereira (2011, p.15), que deram origem a vários latifúndios voltados prioritariamente à produção de produtos tropicais para o abastecimento do mercado europeu. Incorporado ao patrimônio da Coroa Portuguesa pelo Tratado de Tordesilhas, o território colonial

---

<sup>30</sup>“São grandes as divergências relativas à estrutura produtiva dominante no Brasil Colonial, apontada por alguns intérpretes da formação social brasileira como feudal (Nelson W. Sodré, Alberto Passos Guimarães, Ignácio Rangel) e por outros como capitalista (Roberto Simonsen, Caio Prado Júnior). Ao instituir o sistema de Capitania Hereditárias, a Coroa lança mão de uma fórmula cuja origem está na sociedade feudal europeia que tipifica a estrutura de terras e ao modo de produzir que está na origem da formação da social do Brasil. Caio Prado atém-se ao caráter comercial ou mercantil do empreendimento colonial para conceitua-lo como capitalista, colocando em um plano secundário e a forma específica como se dá a produção do território português” (PEREIRA, 2011, p.15).

brasileiro era propriedade do rei que concedia o domínio útil a alguns vassallos aos quais dava poderes tanto na esfera econômica quanto na administrativa, visando à exploração imediata através do pagamento de tributos.

Como em Santa Catarina existiam condições específicas da colônia, somadas aos interesses mercantis da metrópole, exigiram que internamente se estruturassem relações escravistas de produção como demonstram Leite (1996) e Silva (1992). Assim, “enquanto entre o monarca português e os donatários vigiam, no plano externo, relações de vassalagem, entre o donatário-vassallo e a população dos feudos e a ele subordinada, no plano interno” (PEREIRA, 2011, p.15), estabeleceram-se relações típicas de outros modos de produção, em decorrência do estágio em que se encontravam as forças produtivas, dando início à sequência de pares de modos de produção que caracterizavam a evolução econômica brasileira e catarinense.

A preocupação da Coroa portuguesa em fixar as fronteiras meridionais do território colonial, em permanente disputa com os domínios da Espanha, está na gênese da formação social sul-brasileira. Para tanto, estimulava o avanço dos vicentistas em direção ao litoral sul com base na concessão de sesmarias que dão origem às primeiras fazendas de lavouras responsáveis por povoamento esparsos e de baixa densidade demográfica. É assim que, procedentes da Capitania de São Vicente, homens de posses deslocavam-se com os escravos e agregados pelo litoral, fundando ao longo da costa vários núcleos de povoamento, entre os quais: São Francisco (1658); Desterro (1673) e Laguna (1676) no atual litoral catarinense, sendo este último o ponto mais meridional dentre os povoados costeiros, situado exatamente no marco extremo sul da linha de Tordesilhas (PEREIRA, 2011).

O estudo de Silva (1992) evidencia detalhadamente esses movimentos migratórios dos vicentistas que ocuparam e povoaram parcelas do Sul do Brasil:

O início da povoação do planalto catarinense deu-se quando Morgado de Matheus, governador de São Paulo, chama Corrêia Pinto para fundar Lages. E pelo litoral, partiram de São Vicente, contornando toda orla marítima [...] migrações sucessivas, em pequenos grupos familiares, de um modo quase invisível. Estende pelas ilhas próximas a uma série de vilas e povoados rudimentares. De São Vicente passam a Itanhaém; desta a Cananéia; desta a Iguape; e daí por diante,

vai distendendo-se por Paranaguá, Desterro, São Francisco até Laguna (SILVA, 1992, p.30).

Enquanto esse processo expansionista vai avançando pelas terras do planalto, na faixa litorânea os núcleos vicentistas buscavam assegurar a soberania portuguesa sobre as terras do sul do Brasil. A primeira medida tomada pela metrópole para proteger a costa contra as invasões estrangeiras, particularmente espanholas, ocorreu em 1738 com a criação da Capitania de Santa Catarina<sup>31</sup>, no qual Goularti Filho ressalta:

[...] em 1738 foi criada a capitania de Santa Catarina, que recebeu um contingente de aproximadamente 5.000 açorianos, que ocuparam todo o litoral. De simples economia de subsistência, a capitania começa a adquirir feição comercial, com o surgimento de atividades agrícolas e pesqueiras, praticadas pelos açorianos, com a produção de farinha de mandioca, aguardente, melado e pesca de baleia. No planalto, em 1738, é aberto o caminho das tropas que ligavam Sacramento, Laguna, Lages, Curitiba e Sorocaba, por onde passavam os tropeiros que levavam muares, cavalos e gado vacum. Após a vinda da família real, em 1808, chegaram alguns imigrantes europeus que passaram a ocupar terras no sul da colônia. No entanto, essa tentativa de povoar foi fracassada, e em 1850, novos imigrantes foram deslocados para a província de Santa Catarina, ocupando as terras do norte e no atual Vale do Itajaí (GOULARTI FILHO, 2002, p.59).

---

<sup>31</sup>“Conforme Peluso Júnior (1944, p.107-8), a ilha de Santa Catarina, em 1738, “foi desmembrada da Capitania de São Paulo e elevada a Capitania Subalterna, dependente do Rio de Janeiro, estendendo a sua ação sobre Laguna em 1742 e São Francisco em 1750”. O Planalto catarinense, onde em 1766 uma bandeira colonizadora lançara os fundamentos de Lages, teve o seu território anexado ao Governo da ilha em 1830. Com a independência, em 1822, foi essa unidade organizadora como Província, tornando-se Estado federado após a proclamação da República (Constituição de 1891)” (PEREIRA, 2011, p.23).

O mar foi a ligação mais forte de Santa Catarina com a metrópole portuguesa. Por isso, os primeiros povoados tiveram seus assentamentos justamente em baías e enseadas pela facilidade de acesso às embarcações. O problema de Portugal estava no fato de que o território facilitava o acesso de todos os tipos de bandeira, não só aos navios da metrópole portuguesa (NEU, 2011).

O surgimento dos portos em Santa Catarina tem a ver com a demarcação, ocupação e povoamento do território (GOULARTI FILHO, 2013). A construção dos trapiches para ancorar as embarcações era condição necessária para a manutenção dos principais núcleos populacionais que foram surgindo e se estabelecendo ao longo do litoral catarinense. Durante o século XVI e primeira metade do século seguinte, há vários registros de embarcações que atracaram na costa catarinense (Idem). Umas seguiam adiante e outras desembarcavam expedições que rumavam para o interior. Mas, efetivamente, como observou Goularti Filho (2013), foram as fundações das vilas de Nossa Senhora da Graça do Rio São Francisco em 1658, de Nossa Senhora do Desterro em 1679, e de Santo Antônio dos Anjos da Laguna em 1682, que definiram o início de um fluxo regular de embarcações, consolidando os três portos e a demarcação do território no lado meridional da colônia.

Tendo em vista a defesa da colônia do Sacramento e a ajuda ao estabelecimento do Rio Grande de São Pedro, a ilha de Santa Catarina é desligada da capitania de São Paulo e subordinada diretamente ao Rio de Janeiro. Às permanentes disputas territoriais entre Portugal e Espanha levaram o Conselho Ultramarino de Lisboa a propor a fortificação da ilha de Santa Catarina e o povoamento de seus arredores, aliando os interesses geopolíticos portugueses aos objetivos econômicos, expressos na instalação das armações para extração de óleo de baleia, alternativa lucrativa no Brasil Meridional, área de recursos ociosos. Essas manufaturas constituíam-se de enormes instalações marítimas e manufatureiras implantadas ao longo do litoral catarinense que se destinavam a produzir óleo de baleia, sob a concessão da Coroa para o abastecimento do mercado interno português, fomentando o intenso processo manufatureiro europeu. A exploração dessa atividade, sob forma de mão de obra escrava, era monopólio da metrópole interessada em ingressar no vantajoso comércio internacional de óleo de baleia, assegurando ao capital comercial português grandes lucros nas transações (PEREIRA, 2011).

Já no que se refere aos aspectos internos da colônia, podemos destacar a transformação do estágio da produção de subsistência para a

pequena produção mercantil, que introduz nas relações internas do Brasil um novo elemento social – os negociantes–, passando estes a comercializar seus pequenos excedentes agrícolas/pesqueiros entre as vilas mais próximas, instalando-se em locais estratégicos como áreas portuárias, margens de rios ou cruzamento de caminhos. De acordo com Moreira (1995), “o comerciante pioneiro, em alguns casos, veio inovar o primitivo “plano urbano”, comumente representado pela igreja, elemento básico e centralizador do povoamento açoriano” (Ibidem, p.76).

Sobre essas transformações, podemos destacar na “freguesia do Itajaí”, ao redor do negócio de Alves Ramos, o adensamento de um grupo de novos moradores no final do século XVII, em parte já desvinculados das atividades agrícolas. Surgem, dessa forma, nas proximidades do “porto”, a divisão de trabalho, achando-se “presentes remeiros, vendedores de madeira, carpinteiros para o reparo e construção de embarcações, o mestre de barco, o taifeiro<sup>32</sup>, entre outros” (MOREIRA, 1995, p.81).

Vale destacar que a formação desse novo grupo social, numa fração particular do espaço portuário, impeliu uma série de mudanças na dinâmica social, com a expansão das relações urbanas internas, que se configurou também em mudanças na paisagem preexistente.

As novas dinâmicas espaciais oriundas da organização urbana nascem imbuídas de novas funções, em grande parte solicitadas pela atividade mercante junto ao porto. A divisão social do trabalho, ou como se dizia na época, “de ofícios”, o surgimento de trabalhadores assalariados, de comerciantes e do pequeno contingente da produção mercantil de alimentos, implicaram no estabelecimento de novas relações sociais na foz do rio Itajaí. “Em última instância, anunciam a introdução de práticas capitalistas numa estrutura colonial em declínio” (Idem).

Para entendermos a gênese do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes, é importante que tenhamos com clareza, o papel do surgimento dos negociantes, pois os mesmos passam a armazenar, embarcar e vender mercadorias; o negociante de importação e exportação expande, por sua vez, os fluxos da circulação de mercadorias em grandes escalas. Nasce, portanto, dessa expansão e decorrente do

---

<sup>32</sup> No âmbito náutico, a taifa é a profissão relacionada com os serviços de alimentação e de alojamento. Originalmente, a taifa constituía o conjunto de soldados e marinheiros que guarneciam o castelo de proa e a tolda de um navio de guerra para repelir eventuais abordagens.

poder de sua organização como classe, a necessidade do planejamento urbano da cidade portuária; de construir terminais portuários, empresas de transporte e armazenamento; a construção de estradas, ferrovias, embarcações, todos esses empreendimentos para darem suporte a principal atividade da cidade portuária que é a exportação e importação de mercadorias, estas por sua vez, contribuíram para a acumulação inicial do capital comercial brasileiro.

Além do caráter militar e do trabalho de abastecimento dos navios portugueses, o litoral destacou-se pela atividade pesqueira e, em especial, pela pesca de baleia. Assim, numerosas armações baleeiras foram oficializadas na Província no século XVIII para garantir a cobrança de impostos. São elas Armação da Ilha da Graça (Próximo ao Porto de São Francisco do Sul), Armação de Itapocoróia (próximo a Itajaí), Armação Grande ou de Nossa Senhora da Piedade, Armação da Lagoinha (Florianópolis), Armação de Garopaba e Armação de Imbituba (Porto de Imbituba) (NEU, 2011).

Para que houvesse uma fortificação e controle do território, que constantemente estava sob ameaças de invasão, Portugal percebera a necessidade de povoar o Sul do Brasil e ocupar suas fronteiras. A ordem das correntes de povoamento de Santa Catarina, no qual discutiremos mais abaixo, em síntese é resultado de três principais correntes povoadoras em diferentes períodos:

- I. O primeiro período durante os séculos XVII e XVIII corresponde às seguintes correntes povoadoras: a) os vicentistas no século XVII e b) os açorianos e madeirenses no século XVIII;
- II. O segundo nos séculos XIX e XX, apresenta as respectivas correntes povoadoras: a) alemães da primeira metade do século XIX e b) os alemães e italianos da segunda metade do século XIX (posterior à revolução industrial tardia da Alemanha e da Itália);
- III. O terceiro na primeira metade do século XX, composto pelas correntes de descendentes de alemães e de italianos que se espalharam por todo o Brasil em busca de novas oportunidades, como também japoneses e brasileiros de outras regiões (especialmente gaúchos).

No entanto, os povoados formados pelos vicentistas não garantiram a manutenção das costas marítimas do Sul em conflito com a Espanha. Assim, a Coroa procurou resolver as disputas ampliando a



facilitação do acesso ao Rio da Prata (Colônia de Sacramento), a exploração do óleo de baleia, as bases político-militares, a pequena produção mercantil regional e a coleta de rendas reais (contratos, impostos, etc.). Esse projeto só foi possível com a chegada de casais açorianos e madeirenses, entre 1748 e 1756 (primeiro período e quarta corrente de ocupação sulina – século XVIII). Anteriormente a isso, no entanto, foi necessário consolidar uma série de fatores, como a abertura do caminho ligando Laguna ao planalto (estrada de Araranguá), em 1728; o estabelecimento da colônia militar de Rio Grande, em 1737; a criação da Capitania de Santa Catarina, em 1738 e a depressão do comércio português entre 1738 e 1757, forçando a emigração:

O litoral catarinense passou então a fazer parte mais efetiva do interesse político-econômico da metrópole. A colônia se expandiu, provocando rápido desenvolvimento de certos setores econômicos, como a pesca de baleia, com o aparecimento de diversas armações por toda costa de Santa Catarina.

Houve também o reforçamento militar da costa catarinense, com a criação da Capitania de Santa Catarina (1738), que obrigou a vinda, para a região, de todo um corpo administrativo militar e civil. Em 1748, chegaram às levas açorianas e madeirenses para povoarem a região (CAMPOS, 1991, p.21).

O comércio costeiro introduzia-se ainda nas desembocaduras dos rios da fachada atlântica. No caso das “Terras do Itajaí”, Moreira (1995) demonstra que as embarcações mercantes adentravam a barra na direção de um ancoradouro bem abrigado, na confluência com o Mirim. A ausência de freguesia no local não restringia a troca, achando-se instalados às margens do Itajaí-Açu e do Mirim um bom número de sítios produtivos (sesmarias). Isolados da capital da Província, essas unidades de subsistência negociavam, através do ancoradouro fluvial, os excedentes da produção, reproduzindo-se na desembocadura do Itajaí o contexto produtivo/escravista comum em todo litoral catarinense.

Concretizava-se, desta maneira, a realização do projeto político para ocupação do litoral catarinense, onde se associou o caráter político-militar ao caráter socioeconômico: uma pequena produção mercantil assegurou a posse efetiva da terra, colocando-se como possibilidade para compor parte da força de trabalho no interior da

manufatura baleeira, e esta, por sua vez, “valia-se de um modo de produção escravista e tinha por finalidade alimentar o Estado e os capitais mercantis portugueses” (SILVA, 1992, p.39).

Itajaí foi formada no início de 1820, na foz do rio Itajaí-Açu, por açorianos pescadores<sup>33</sup>. O rio Itajaí-Açu tem vários afluentes, apresenta condições de navegabilidade em alguns trechos e durante muito tempo serviu de caminho natural para ligar o município de Itajaí a Blumenau. Na foz do rio, o porto e a vila foram se construindo juntos, e a expansão da vila estava relacionada com o crescimento do porto.

A primeira via que conectava o Vale do Itajaí e o porto foi o próprio rio Itajaí-Açu. A navegação de pequenas embarcações era o transporte mais utilizado na linha entre Blumenau e Itajaí, único trecho navegável do rio. “Como o porto era a porta de entrada para as colônias, manter uma estreita relação com ele era condição necessária para o bom desempenho da própria colônia” (GOULARTI FILHO, 2013, p.62). Para otimizar o deslocamento de mercadorias, e estreitar as relações comerciais de Itajaí e Blumenau, em 1878 foi construída a Companhia de Navegação Fluvial a Vapor Itajaí-Blumenau, que regularmente saía de Blumenau, passava por Gaspar até chegar à cidade de Itajaí, num percurso de 72,3 km. Pelos paques (pequenos barcos a vapor) “Progresso” e “Blumenau” e nas barcas anexadas, eram transportadas mercadorias (Idem).

Nessa época, o Vale do Itajaí refletia aspectos da história latifundiário-escravista, resultante da condição colonial comandada pelo mercantilismo português, no qual a formação social brasileira conheceu

---

<sup>33</sup> Por Aviso Real de 05 de janeiro de 1820, o Rei D. João VI autorizou Drummond a estabelecer uma colônia em duas sesmarias reais junto do rio Itajaí-Mirim, na região da agora Itaipava. Com a ajuda de soldados dispensados de um batalhão da sede da capitania, Drummond iniciou a derrubada das matas que permitisse começar as plantações e a construção de casas para os colonos. A planta da futura colônia foi levantada pelo coronel português Antônio José Rodrigues. Já a ocupação das terras do Itajaí pelo homem branco se daria bem antes, pela iniciativa particular de João Dias de Arzão, companheiro do fundador de São Francisco do Sul em 1658. João Dias de Arzão era paulista e sua família, há tempo, procurava minas de ouro e outros metais preciosos pelo interior do Brasil. Naquele ano, ele requereu e obteve uma sesmaria, que vem a ser um lote colonial, às margens do rio Itajaí-Açu, em frente à foz do rio Itajaí-Mirim e ali construiu moradia. Não tinha ele, porém, intenção de fundar uma povoação, nem empreendeu meios para tal. Seu interesse maior era a cata de ouro, no que afinal não teve sucesso (PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAJAÍ, 2015).

de início uma ordem espacial em que se destacavam poucas “cidades litorâneas grandes (para época) cercadas de rural”: de fato, se “o caráter latifundiário e escravista das relações de produção mostrou-se pouco urbanizador (apenas os grandes fazendeiros residiam nas cidades)” (SILVA, 2011, p.53).

Ficou evidente para o Brasil (já em sua fase império) que era necessário, um fluxo maior de imigrantes para ocupar o interior do país, e Santa Catarina que já havia tido uma experiência frustrada de imigração alemã no início do século XIX, iniciou uma nova leva de povoamento em seu território na segunda metade do mesmo século, novamente com imigração alemã, mas também com grandes fluxos de italianos, polacos e outros povos europeus em menores escalas.

Nesse período, países como a Alemanha e a Itália estavam industrializando-se e reunificando-se (Alemanha – 1871), rompendo, portanto, com resquícios feudais (Revolução Prussiana). Assim, as mudanças políticas e a revolução industrial tardia geraram, por um lado, a acumulação de capital e a concentração da propriedade do solo e, por outro, excedentes populacionais sem-terra e sem trabalho (superpovoamento rural). Nos espaços urbanos, as atividades manufatureiras não conseguiam absorver a mão de obra excedente das sucessivas concentrações econômicas do capitalismo europeu. Aliados a esses fatos somam-se as perseguições raciais e religiosas derivados dos conflitos entre a igreja católica e as protestantes, as perseguições aos judeus e os impedimentos sociais de acesso à carreira militar. Ambos contribuíram para a expulsão de uma série de famílias e indivíduos da Europa (SILVEIRA, 2007).

Silveira (2007) afirma que tanto os imigrantes alemães como os italianos trouxeram para a Região Sul do Brasil, como no nordeste dos Estados Unidos, um sistema de pequena produção mercantil (rural, artesanal, comercial e industrial), a exemplo das colônias de onde se originaram. Geralmente, iniciavam com a agricultura, habitando pequenas propriedades de 22 a 30 hectares. Com os excedentes econômicos que ficavam retidos no seio familiar, geraram o desenvolvimento econômico de várias regiões no Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná.

Em Santa Catarina, conforme Goularti Filho (2013), o Vale do Itajaí foi mais ocupado, sobretudo com a chegada da segunda grande leva de imigrantes pós-1880, apesar de Blumenau e Brusque terem sido fundadas em 1850 e 1860, respectivamente. A chegada de mais imigrantes contribuiu para diversificar a economia da província, com o

surgimento de novas atividades comerciais e artesanais (pequena produção).

Conforme a Região Sul do Brasil agrega novas formas sociais e de produção, refletindo o gradual avanço, a nível nacional e mundial, de relações capitalistas, a economia de base açoriana começa a perder rapidamente seu ritmo e importância, como apresenta Campos (2009). Inclusive, “pela concorrência que passaria a sofrer de novas economias, plenamente integradas ao processo econômico geral, a exemplo das pequenas produções mercantis de base alemã e italiana dos vales litorâneos (Itajaí, Tubarão, Araranguá, entre outros)” (Ibidem, p.178-9).

Os pequenos produtores de origem açoriana do litoral catarinense, que praticavam agricultura e pesca de caráter predominantemente artesanal – uma atividade completava a outra no sustento das famílias litorâneas –, passam gradativamente a ser considerados como “elementos do passado” (CAMPOS, 2009). Também se percebe essa dinâmica nas populações rurais, refletindo as mudanças provocadas pela expansão do modo de produção capitalista na economia, na sociedade e na cultura, no qual se passou a conceber o rural, o não industrializado e as tradições locais como formas arcaicas de organização, de consumo e de práticas culturais:

Para o caso de Santa Catarina, a simplicidade das populações de origem açoriana da região litorânea levou à adoção de termos que se tornaram pejorativos, tais como a designação de “mané”, significando matuto, atrasado. Na lógica do sistema, só lhes restaria duas saídas: ou se inseriam às transformações, claramente definidas através da chamada “Revolução Verde”, ou definhariam no esquecimento, no abandono, o que os tornaria ainda mais invisíveis perante o poder público e grande parte da sociedade (CAMPOS, 2009, p.186).

Com o advento das relações capitalistas, algumas mudanças no quadro da organização social catarinense começam a ficar mais evidentes. Tais evidências, se materializam em práticas de muitos imigrantes, especialmente os europeus, que passaram a adotar a agricultura extensiva, com rotação de terras, muitos deles, segundo Waibel, não conseguindo:

[...] aplicar, por gerações sucessivas, o sistema agrícola mais extensivo e mais primitivo do mundo sem não perder elementos essenciais da sua cultura e tradição. Especialmente nas áreas montanhosas (de povoamento antigo e nas regiões remotas) muitos colonos alemães, italianos, polacos e ucranianos tornaram-se verdadeiros caboclos (WAIBEL, 1958, p. 225 *apud* SILVEIRA, 2007, p.80).

A medida que as relações de trabalho e de produção foram se modernizando no campo, muito desses colonos “não conseguiram acompanhar essas transformações e perderam seus meios de produção até tornarem-se assalariados, viverem em regime de autossuficiência ou tornarem-se sem-terra ou sem teto” (Idem). Com isso, passam a existir as condições específicas para as bases da acumulação capitalista em Santa Catarina: exército industrial de reserva, o surgimento de alguns capitalistas (frutos da acumulação primitiva) e o surgimento de proprietários de grandes extensões de terras. Claro, que não só esses fatores explicam o surgimento do capitalismo em Santa Catarina, pois a conjuntura econômica e política internacional e nacional através de leis e incentivos econômicos também impulsionaram essa dinâmica, pois seria um equívoco evidenciar apenas os aspectos endógenos da formação social catarinense.

A introdução de trabalhadores livres nas armações – pequenos agricultores de reduzidas posses – acentuavam as transformações que, de um modo lento, foram configurando a ocupação litorânea. Esses elementos, denominados “baleeiros, arpoadores, timoneiros, remeiros”, assalariavam-se nas armações da época da pesca da baleia. Sua remuneração, no entanto, era incerta, pois dependia do número de baleias apreendidas (MOREIRA, 1995).

Em fins do século XIX, com o advento da República, as terras devolutas passaram do domínio do poder central para os Estados<sup>34</sup>, a construção de ferrovias permitiu a ocupação de áreas até então de difícil acesso, como os sertões dos pinhais e dos caboclos do planalto catarinense (VIEIRA, 2011).

---

<sup>34</sup>“Os Estados cujos governos eram controlados por *coronéis*, distribuíram barato pelos chefes políticos e seus amigos as últimas extensões praticamente disponíveis. Tornavam-se cada vez mais frequentes as expulsões dos *intrusos*, ou seja, dos posseiros caboclos” (VIEIRA, 2011, p.41).

Nessa mesma época, de acordo com Goularti Filho (2013), os portos de Laguna, Desterro e São Francisco tinham expressão econômica local e a partir do final do mesmo século passaram a ter um raio de abrangência maior. Nos primeiros trinta anos de República já estava esboçada a divisão econômica dos portos catarinenses: Laguna e Imbituba, exportavam carvão; Florianópolis (Desterro), exportava predominantemente farinha; Itajaí, exportava derivados de suínos; e São Francisco, exportando erva mate e madeira.

Nessa época, como aponta Goularti Filho (2013), parte da produção das colônias do Vale do Itajaí era escoada pelo Porto de Itajaí<sup>35</sup>. O contato de Blumenau com o porto era feito pelo rio Itajaí-Açu. O rio, o porto e a Vila de Itajaí serviam de via de comunicação e base de transporte para as colônias do Vale. Além de base de exportação, pelo porto também chegavam os imigrantes, as mercadorias e as ferramentas necessárias para a colonização.

### **2.3 Estruturação, período da madeira, atividades pesqueiras, reestruturação funcional e a consolidação do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes.**

O cenário do início do século XX, estradas de acesso ao porto de Itajaí já mostravam não ter boas condições de deslocamento de carga, em oposição ao Rio Itajaí-açu, navegável em todo o seu curso, motivou diversas indústrias a se instalarem nas suas margens até em Itajaí como demonstra Neu (2011). No entanto, de acordo com a mesma autora, em diversas épocas do ano, a navegação se tornava imprópria, principalmente pela retirada da vegetação da mata ciliar e da intensa exploração econômica ao longo do rio, causando assoreamentos e dificultando a navegação. Destarte, muitas indústrias que desejavam exportar a produção se instalaram na cidade de Itajaí ou em sua região.

Em 1920, afirma Goularti Filho (2013), que o engenheiro Edgard Gordilho elaborou uma inspeção nos portos do Sul do país, a pedido do governo de Epitácio Pessoa (1919-1922). Gordilho notificou, entre os portos de Santa Catarina, o de Itajaí era o único que tinha condições naturais de se “transformar em um excelente porto”, bastava resolver alguns problemas como o da entrada do pontal, abrigar o porto

---

<sup>35</sup>Para termos um parâmetro histórico, “a maior empresa de navegação fluvial que surgiu em Santa Catarina foi a Companhia de Navegação Fluvial Blumenau-Itajahy, fundada em 1879 e desativada no final de 1940” (GOULARTI FILHO, 2013, p.21).

dos ventos e retificar o rio para evitar novas erosões. “O maior problema era o da entrada da barra, já que o rio oferecia um magnífico ancoradouro” (Ibidem, p.64).

A modernização dos portos ocorre a partir de 1930 com consequente redução do número de embarcações engajadas em atividades de embarque e desembarque, a redução do número de portos demandados pelas companhias, pois portos como Ubatuba/SP, Ilhabela/São Sebastião/SP, Angra dos Reis/RJ, Paraty/RJ, Governador Celso Ramos/SC, deixaram de existir como paradas de comércio da navegação de cabotagem, passando a uma fase exclusiva de portos pesqueiros e entrepostos de venda de pescado. Moreira (1995) evidencia que dessa forma, a carga deveria ser transportada a portos maiores adequados ao sistema burocrático requisitado pelo governo brasileiro.

Nessa época, destaca Neu (2011), que o processo de industrialização foi tão intenso que transformou a economia de Itajaí. O Porto, além de impulsionar a industrialização, liberou a economia da dependência das atividades portuárias da zona primária, como também ocorria simultaneamente em muitas cidades do estado de Santa Catarina e do Brasil. “Nesse sentido, percebe-se que a industrialização de Itajaí, Balneário Camboriú e Navegantes, municípios mais industrializados da microrregião, apresentam crescimento semelhante à cidade polo” (Ibidem, p. 455).

Desciam via fluvial, mercadorias solicitadas pelos comerciantes de importação/exportação de Itajaí, uma diversificada gama de produtos como madeira, manteiga, banha, linguiça, cerveja, fumo, charuto, araruta, arroz, farinha de milho, etc. (MOREIRA, 1995). Os pequenos comerciantes de Blumenau e Brusque “souberam, desde cedo, articular porto e hinterlândia, distribuindo, em locais estratégicos, ao longo dos rios filiais de suas casas de negócios” (Ibidem, p.119).

O Porto de Itajaí, embora constituísse nas décadas iniciais do século XX, como elo de escoamento para a produção do Vale do Itajaí, não se vinculava à economia primário-exportadora vigente no país. O mesmo, de acordo com Moreira (1995), assumia, portanto, na classificação dos portos brasileiros, uma posição secundária, sendo “destinado” à navegação de cabotagem, pressionado, também, pela situação de sua barra e local de acostamento, que na época eram inadequados às exigências de navios de maior porte.

Mamigonian (2011) afirma que no período 1940-60, Santa Catarina, como também o Paraná e o Rio Grande do Sul, destacou-se no Brasil pela importância da extração e transformação do carvão de madeira no Planalto.

Durante essa mesma época, o porto de Itajaí tornou-se um porto madeireiro<sup>36</sup> (observe a imagem 1) e o de Imbituba um porto carvoeiro. Os de Laguna, Florianópolis e São Francisco do Sul passavam por momentos de crise, sem uma especialização definida. Com o fortalecimento da indústria catarinense, que consolidava a indústria eletrometal-mecânica em Joinville e Jaraguá do Sul, a indústria têxtil-vestuário em Blumenau e Brusque, o complexo agroindustrial de carne no oeste, a indústria de papel e celulose no planalto e a indústria de revestimentos cerâmicos em Criciúma, os portos catarinenses ganham um novo impulso. Itajaí e São Francisco do Sul, exportando produtos manufaturados e a safra catarinense; Imbituba, mantendo-se como porto carvoeiro e Laguna, definindo-se como um porto pesqueiro (GOULARTI FILHO, 2013).



**Imagem 01:** Carregamento de madeira no porto de Itajaí em 1950.

**Fonte:** Itajaí de Antigamente, 2014.

Em 1970, a madeira representou 61,6% das exportações catarinenses; em 1972, caiu para 45,8% em 1974, para 26,5% e em 1976, para 4,5%. Ou seja, em apenas seis anos, as exportações de

---

<sup>36</sup> Nos anos de 1950 e 1960, Itajaí tornou-se o maior porto madeireiro do país. Com a exportação da araucária no planalto serrano, ampliaram-se as exportações de madeira no estado (GOULARTI FILHO, 2013, p.65).



madeira caíram 92,7%<sup>37</sup>. No entanto, de conforme Goularti Filho (2013), ao mesmo tempo em que caíam as exportações de madeira, Santa Catarina começava a exportar motores elétricos e alimentos congelados. No final dos anos 1970, o porto de Itajaí já estava adaptado às novas demandas: azulejos, motores e alimentos congelados.

Nesse período (1960-70), as limitações das infraestruturas de acesso ao porto começaram a ficar evidentes:

Durante duas décadas, aproximadamente, enfatizando-se o período mais intenso do fluxo, observavam-se filas intermináveis de caminhões de carga e de madeira descendo para o Porto de Itajaí (MOREIRA, 1995, p.175).

Embora favorecida com o transporte marítimo/hidroviário a cidade de Itajaí, como outras praças litorâneas, apresentava ainda sérias limitações quanto à circulação. Por esse motivo, a “abertura da estrada Blumenau-Lages, colocando o Porto de Itajaí em relação com as áreas produtoras de madeira, atuou como um fator determinante na ampliação da hinterlândia portuária” (Idem).

O comércio de exportação de madeiras exigia grandes áreas para depósitos, preferencialmente não muito distantes do porto, a concentração de madeiras no perímetro urbano e a intensidade do transporte dessa mercadoria em ruas centrais, passam a marcar a organização espacial da cidade portuária, criando uma gama de áreas para o armazenamento das mesmas. “Inicialmente, grande parte da madeira de pinho a ser exportada, chegava a Itajaí em estado bruto, precisando ainda ser beneficiada, conforme as especificações da demanda externa” (Ibidem, p.179).

Porém, ao final da década de 1970, a economia madeireira declinou abruptamente em Santa Catarina, gerando grande capacidade ociosa no Porto de Itajaí e em todo o complexo na área retroportuária que estava em processo de consolidação. A manutenção do fluxo de transporte hidroviário, a ausência de mercadorias que substituíssem as exportações de pinho, formava, na época, um quadro de dificuldades que afetavam o Porto de Itajaí, exigindo medidas de curto prazo para

---

<sup>37</sup> A queda da economia madeireira em Santa Catarina está associada à criação do IBDF no final da década de 1960, pois após a criação da instituição, a extração de madeiras passou a ser controlada e, em outras ocasiões também combatida.

realocar as funcionalidades do porto madeireiro, até então elemento carreador de capitais e mão de obra no espaço portuário/urbano. Moreira (1995) destaca que o problema possuía, além do enfoque econômico, um aspecto social, acentuando-se o desemprego, com base na desativação das empresas madeireiras e no declínio do movimento portuário.

Não obstante, Goularti Filho (2013) afirma que quando o governo federal, em 1971, criou o Programa de Corredores de Exportação e elegeu as áreas prioritárias para investimentos em infraestrutura, todos os portos catarinenses ficaram de fora. É importante destacar que essa medida comprometeu, nos anos seguintes, os investimentos em infraestruturas portuárias e em obras de acesso aos portos.

Com o declínio da economia madeireira, surgiu um levante de uma antiga reivindicação da classe empresarial pesqueira, no sentido da construção de um terminal para a movimentação e abastecimento de frotas pesqueiras (MOREIRA, 1995), antes do Terminal se especializar, definitivamente, no transporte de cargas *reefers* containerizadas. Também, uma parte dos capitais anteriormente investidos no negócio da madeira e o contingente de mão de obra, egresso desse setor, compareciam, na época como recursos ociosos, sendo oportunamente remanejados para a indústria pesqueira. A grande produção da pesca industrial no município de Itajaí<sup>38</sup>, garantia, nesse momento, o abastecimento do mercado local e do estado. Justificava-se, ainda, o empreendimento de um terminal pesqueiro pela demanda de São Paulo e Rio de Janeiro.

Porém, apesar do esforço dos industriais pesqueiros em direcionar as atividades produtivas de Itajaí para pesca, isso não viria a se concretizar, pois no final da década de 1970, o uso de contêineres nos

---

<sup>38</sup>Vale destacar, por exemplo, que diversas pequenas empresas de pesca de Itajaí foram anexadas mais tarde a empresa Gomes da Costa/S.A (GDC). A empresa surgiu em 1954, fundada pelo imigrante português Rubem Gomes da Costa. Nesta época, de acordo com o GDC, o povo brasileiro ainda não estava acostumado com o consumo de sardinha e atum, mas o grupo insistiu, instalando sua fábrica na Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, e começando imediatamente a produção. Em 1998 foi inaugurado o complexo produtivo de Itajaí/SC da GDC que se tornou a maior processadora de pescados da América Latina. Em 2004 a GDC foi adquirida pelo grupo espanhol Calvo. Nesse mesmo ano, o GDC adquiriu a empresa carioca ME Pesca em 2004. Hoje a empresa exporta para 27 países, produzindo em média dois milhões de enlatados por dia e é responsável por gerar dois mil empregos diretos (CRUZ, 2014).

portos brasileiros já assumia níveis crescentes, firmando-se essa tendência em Itajaí, no decorrer dos anos 1980. Cada vez mais carga geral circulava acondicionada em contêdores sendo estes colocados em navios especialmente construídos para transportá-los. No Brasil, nos anos 1970, as cargas containerizadas eram transportadas em navios de longo curso, já que as instalações portuárias nacionais inviabilizavam operações com navios *full containers* (MOREIRA, 1995, p.206), o que de fato pressionaria bastante nos anos 1990 à modernização do sistema portuário brasileiro.

Os fatores limitantes do nível de serviços do Porto de Itajaí eram basicamente operacionais, destacando-se a dragagem junto ao cais e à bacia de evolução (GOULARTI FILHO, 2013). De acordo com o mesmo autor, outras deficiências eram: a falta de equipamentos especializados e pátios específicos para a movimentação e estocagem de contêineres, a ocorrência de espera devidas às limitações quantitativas e qualitativas dos berços de atracção, dificuldades de atracção imediata, decorrente da falta de cais acostável, o sistema elétrico não adequado às operações do porto e a falta de guindastes com capacidade para 10 toneladas a serem utilizados na descarga de granéis. Moreira (1995) destaca algumas das limitações dos anos 1980:

Quanto ao Porto de Itajaí, no início da década de 1980, já apresentava uma pequena movimentação de contêdores, assinalando-se, na época, a carência de equipamentos que respondiam pela movimentação de carga containerizadas, sendo os existentes totalmente inadequados. O Porto, após o declínio da exportação da madeira, passava a atender, preferencialmente, o setor de carga geral, comparecendo como mercadorias mais exportadas o açúcar e os produtos congelados (MOREIRA, 1995, p.208).

Cumprindo as recomendações do Plano Diretor do município de 1979, em 1981, iniciaram-se as obras de “recomposição de peças e reforço da infraestrutura de sustentação da plataforma, através de uma cortina de estacas-pranchas” (GOULARTI FILHO, 2013). Um ano após a inauguração de novas obras, o Vale do Itajaí foi atingido por duas grandes cheias, a de 1983 e de 1984, e o porto de Itajaí também sofreu danos com o desmoronamento de 350 m de cais acostável, danificando três berços. Em seguida, a Portobrás providenciou a contratação da Cobrasil para a execução das obras de recuperação. O cronograma foi

prejudicado devido à falta de recursos, uma vez que as obras eram financiadas pela Portobrás, que nos anos 1980 estava se descapitalizando, o que causou um grande atraso, tendo a obra sendo entregue apenas em 1989. Foram concluídas as obras de recuperação, juntamente com algumas melhorias, como a construção do berço cinco e ampliação do pátio (PORTO DE ITAJAÍ, 2015).

Segundo Goularti Filho (2013, p.70), o Plano de Desenvolvimento Portuário de 1986 reforçou a posição de Itajaí como porto regional que participava do “esforço de exportação da região, embarcando mercadorias para o exterior do país e introduzindo na região produtos nacionais” destinados às indústrias locais.

No Brasil, apenas no início dos anos 1990, tem início à construção de terminais especializados para modernas formas de movimentação de carga geral fracionada (*break bulk*) e unitizada (containerizadas). A introdução expressiva de navios *full container*<sup>39</sup> nos portos nacionais, atestando a generalização do uso de carga containerizadas, passou a pressionar o a modernização não só dos terminais portuários quanto a expansão física dos terminais (armazenagem de contêineres), e à aquisição de equipamentos apropriados para rápida movimentação dos cofres, como também possibilitou o surgimento de uma gama de novos serviços prestados por empresas que passaram essencialmente a trabalhar com transporte intermodal, unitização e desunitização de contêineres, algo que, atualmente, podemos observar com grande clareza no atual complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes. No entanto, de acordo com Moreira (1995), a falta de equipamentos não se limitava apenas ao setor de cargas containerizadas, necessitando aos portos nacionais, de um modo geral, de guindastes, empilhadeiras, esteiras rolantes e veículos para movimentação de carga convencional. Com o objetivo de contornar essa situação, a Portobrás empenhava-se em remanejar equipamentos entre os portos na tentativa de racionalizar o uso desse material.

A extinção da Portobrás<sup>40</sup> abriu uma nova crise no Porto de Itajaí (MOREIRA, 1995; NEU, 2009; FELIPE JUNIOR, 2012; GOULARTI FILHO, 2013). Os portos brasileiros ficaram ligados ao

---

<sup>39</sup> Navio porta-container (*Full container ship*) – é um navio especializado para o transporte de containers, comportando todos os tipos como *reefer*, *tanks*, etc.

<sup>40</sup>Lei nº 8.029, de 12 de abril de 1990, artigo. 4º: “é o Poder Executivo autorizado a dissolver ou a privatizar as seguintes entidades da Administração Pública Federal: Portobrás, EBTU, CAEEB, INTERBRÁS, Petromisa, Siderbrás, Embrafilme, INFAZ”.

Departamento Nacional de Portos e Hidrovias, que não tinha recursos e atribuições definidas. Em Santa Catarina, além de Itajaí, o porto de Laguna também era administrado pela Portobrás. A solução temporária para ambos veio em dezembro de 1990, com a transferência da administração para a Codesp (Companhia Docas de São Paulo), algo considerado, desde o início, bastante controverso aos usuários dos portos de Itajaí e Laguna. A Codesp administraria os portos num período transitório, no máximo por um ano, até a privatização. Essa situação durou cinco anos e, com a Lei nº 8.630/1993 de modernização dos portos, as chances de privatizar o porto de Itajaí ficaram ainda maiores. Na época, a administração municipal, os empresários locais e os trabalhadores do porto de Itajaí exigiam uma solução, pois estava ficando insustentável para o terminal, para a cidade e para o estado de Santa Catarina a forma como a Codesp estava conduzindo a administração do porto.

A ampliação crescente do fluxo de cargas pressionava por novos e maiores investimentos em equipamentos e ampliação do pátio. De acordo com Goularti Filho, a Codesp não se mostrava empenhada em realizá-los, pois:

[...] voltava-se mais para os portos paulistas. Com isso, a morosidade nas tomadas de decisões imprimia um ritmo lento nas atividades administrativas do porto de Itajaí, que por sua vez perdia linhas regulares (GOULARTI FILHO, 2013, p.72).

A possibilidade de privatização somada à insatisfação da gestão da Codesp fez com que representantes de Itajaí, interessados na gestão portuária, conseguissem em 1995, uma delegação do Porto de Itajaí ao município pelo período de 25 anos, renovável por mais 25 anos. Esse modelo, aliás, foi inspirado na administração do porto de Rotterdam (Holanda). Para assumir a concessão, foi criada, pela Lei Municipal nº2.970 de 16 de junho de 1995, a Administração Hidroviária Docas Catarinense (ADHOC), que passou a ser responsável pela administração do porto de Itajaí. No dia 1º de dezembro de 1997, pelo convênio de Delegação assinado entre a ADHOC e o Ministério dos Transportes, a ADHOC recebeu a concessão de exploração do porto pelo prazo de 25 anos. Em junho de 2000, a Prefeitura Municipal de Itajaí transformou a ADHOC em autarquia municipal, com a denominação de Superintendência do Porto de Itajaí (Lei Municipal de

3.513 de 06 de junho de 2000), que atualmente faz o papel de Conselho de Autoridade Portuária (CAP).

Após a municipalização, o município assumiu a gestão do Porto e, de acordo com a legislação em vigência, foi promovido o arrendamento do Terminal de Contêineres (Tecon) a empresa de propósito específico Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí (Teconvi), hoje operado pelo grupo APM *Terminals* Itajaí S/A. Isso possibilitou que o porto recebesse investimentos em equipamentos e modernização.

Outro importante elo do complexo portuário do Itajaí foi a construção do TUP da Portonave S/A, no município de Navegantes em frente ao terminal hoje operado pela APM *Terminals* Itajaí S/A. As terras que hoje pertencem ao município de Navegantes, até 1962 eram pertencentes ao município de Itajaí. Historicamente como bairro de Itajaí, Navegantes, apesar de fazer parte do perímetro urbano, pela situação geográfica, vivia em relativo abandono por parte da Prefeitura Municipal de Itajaí. As estradas eram precárias e estruturadas em areia e fragmentos de pedras brutas, aproveitadas dos resíduos deixados pelos trabalhos da Companhia de Mineração e Metalurgia Brasil - COBRASIL. Segundo os relatos históricos disponibilizados pela Prefeitura Municipal de Navegantes (2014):

O cemitério que havia sido construído pelo povo em 1931, não recebia manutenção da prefeitura e, em épocas de chuvas mais intensas, a rede de valas que drenavam o bairro, transbordavam, abrindo verdadeiras crateras, devido a grande extensão, nas principais vias de acesso, onde permaneciam por meses seguidos sem receber os consertos indispensáveis. As ruas praticamente não tinham iluminação e, a qualidade da luz elétrica fornecida às residências era de baixa potência. A população menos esclarecida levava suas queixas às lideranças políticas do bairro, e estes, aos prefeitos de Itajaí, que pouco se sensibilizavam com a situação.

Enquanto distrito de Itajaí, o comércio não se desenvolvia, os estudos secundários inexistiam, não se dispunha de nenhum recurso de assistência à saúde e, a extensa praia não recebia nenhum investimento, cuidado ou divulgação. Diante de tal situação, líderes de tradicionais famílias de Navegantes como Athanásio Joaquim Rodrigues e seu

sobrinho Onofre Rodrigues Júnior, os irmãos Vicente Coelho e João Honorato Coelho, Arnaldo Bento Rodrigues, Francisco Marcelino Vieira, Evaldo Reiser, e ainda, outros cidadãos que estavam radicados no município como Cirino Adolfo Cabral, Osório Gonçalves Vianna, João Henrique Reis, Olindo José Bernardes e Sebastião Andriani; formaram uma comissão com o objetivo de promover a emancipação política de Navegantes.

Esta determinada comissão promoveu reuniões e debates de esclarecimentos nas comunidades, reuniu assinaturas de populares e, apoiados pelo Deputado Elias Adaime, redigiram documento solicitando a emancipação política, que foi encaminhado à Câmara Municipal de Itajaí pelo então vereador Nilton Kucker. Após muitas sessões de discussão, em 14 de maio de 1962 pela Resolução N° 2, o município é criado e consequentemente desligado de Itajaí. A Lei Estadual de criação é promulgada na Assembleia Legislativa sob o n° 828 em 30 de maio de 1962 (PREFEITURA MUNICIPAL DE NAVEGANTES, 2014).

Segundo a Portonave S/A, o Porto de Navegantes foi planejado pelo empresário Agostinho Leão<sup>41</sup>, empresário do Paraná, que também possuía o Terminal Ponta do Félix, entre Antonina e Paranaguá<sup>42</sup>, vendido em 1997. Em 1998 o empresário adquiriu diversos terrenos na margem do Itajaí-açu, vislumbrando a construção do Porto. A Portonave S/A inicia a construção em 2005, com 50% de investimentos suíços da *Backmoon Investment*, sem gerência sobre as decisões operacionais, os demais sócios são a Maris Gaudium Participações (de família Leão), Triunfo Participações e a Ivaí Engenharia, com 16, 5% de participação cada (NEU, 2011).

As obras da Portonave S/A foram concluídas em agosto de 2007, dentro do cronograma estipulado e, no dia 21 de outubro, atracou o primeiro navio no Terminal, o MSC Uruguay (PORTONAVE, 2015). Com o surgimento do TUP da Portonave S/A em Navegantes, de outros TUPs às margens do rio Itajaí, áreas alfandegadas privadas, empresas de transporte e logística, empresas de manutenção de equipamentos marítimo-portuário, estaleiros e etc., surgem inter-relações de dependência nas respectivas atividades, maior divisão social do trabalho, que extrapolam os limites geográficos do município de Itajaí,

---

<sup>41</sup> Bisneto do fundador da fábrica Matte Leão, vendida à Coca-Cola em 2007.

<sup>42</sup> O terminal Ponta do Félix foi vendido ao fundo Previ do Banco do Brasil e do Banco do Estado do Paraná em 1997.

consolidando ao final da primeira década do século XXI o complexo portuário de Itajaí/Navegantes.

## **2.4 A consolidação do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes**

Um dos grandes exemplos da especialização do território as condicionantes da circulação do capital é o complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes, pois se trata do maior conglomerado da América Latina com especialização em transportes, armazenamento e logística de cargas *reefers*<sup>43</sup> (PORTO DE ITAJAÍ, 2015). Essa especialização em cargas *reefers* (observe a Tabela 03), ocorreu gradativamente após a queda das exportações de madeira na década de 1970<sup>44</sup>, que até então era o principal produto movimentado no antigo Porto de Itajaí (MAMIGONIAN, 2011). O crescimento econômico da década de 1970, somado à expansão das atividades das agroindústrias de carnes nas décadas posteriores, direcionou grande parte dos fluxos destinados à exportação para Itajaí, pois além da facilidade do acesso – comparado aos portos de Imbituba e São Francisco do Sul – havia uma outra condicionante: a *capacidade ociosa* advinda da presença de grandes áreas que eram utilizadas como armazéns de madeiras, nas quais muitas dessas áreas tornaram-se mais tarde DEPOTS<sup>45</sup> e, principalmente, pela existência câmaras aptas para conservar carnes, a presença de armazéns e de capital humano que já trabalhavam com carnes congeladas, heranças da intensa atividade pesqueira que já era praticada em Itajaí e que até os dias atuais é expressiva.

---

<sup>43</sup> Cargas refrigeradas.

<sup>44</sup> O declínio da economia madeireira em Santa Catarina é normalmente associado à criação do IBDF (Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal) em 1967, que colocou diversas restrições e sanções para à extração de madeira no Brasil.

<sup>45</sup> Depósitos de contêineres vazios, que normalmente ocupam grandes terrenos.



**Tabela 03:** Principais produtos exportados pelo complexo portuário de Itajaí/Navegantes (janeiro-junho de 2015).

<b>Exportações</b>		
<b>Produto</b>	<b>Peso Líquido (ton.)</b>	<b>US\$</b>
<b>Frango</b>	538.756	976.458,00
<b>Carnes</b>	265.277	579.588,00
<b>Peixes</b>	1.725	4.883,00
<b>Alimentos em Geral</b>	116.638	113.952,00
<b>Maçã</b>	27.004	17.580,00
<b>Fumo</b>	49.327	261.938,00
<b>Produtos Químicos</b>	16.203	53.567,00
<b>Plásticos e Borrachas</b>	2.795	14.510,00
<b>Madeiras e derivados</b>	529.897	446.013,00
<b>Papel e Derivados</b>	34.316	32.566,00
<b>Têxteis</b>	5.144	26.145,00
<b>Cerâmica e Vidros</b>	97.225	58.593,00
<b>Mecânicos Eletrônicos</b>	195.727	517.682,00
<b>Outros</b>	4.829	24.850,00
<b>TOTAL</b>	<b>1.884.863</b>	<b>3.128.325</b>

**Fonte:** Porto de Itajaí, 2015.

**Elaboração:** Wander Luis de Melo Cruz, 2015.

Logo, essas empresas exportadoras de carnes foram criando bases em Itajaí, construindo centros de distribuição, armazéns e, mais tarde, propiciando o surgimento de um elo de empresas de suporte às atividades das empresas exportadoras, sejam elas de: transportes (intermodal ou não); armazéns para cargas específicas; serviços de manutenção de caminhões e embarcações; empresas especializadas em venda, aluguel e manutenção de contêineres; e também a proliferação de agências de comércio exterior, despacho aduaneiro e também agências de cargas, sendo que, muitas dessas agências e transportadoras são oriundas de outros estados do Brasil, e até mesmo de outras nacionalidades. Porém, vale ressaltar que a grande maioria delas são de origem local e regional, especialmente as pequenas empresas de transporte rodoviário.

**Quadro 05:** Empresas de transporte e logística no complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes em 2015\*.

<b>Empresas de transporte e logística</b>	<b>Número de recintos</b>
<b>Transporte rodoviário</b>	50
<b>Comércio e serviços de contêineres</b>	21
<b>Terminais Portuários</b>	8
<b>Agências de comércio exterior, de cargas e despacho aduaneiro</b>	43
<b>Distribuidoras</b>	11
<b>Trasnporte marítimo, aéreo e intermodal</b>	9
<b>Estaleiros</b>	16
<b>Empresas polifuncionais e outros.</b>	27

\* Dados correspondentes a empresas formais.

**Fonte:** Receita Federal, Google Earth e dados do autor.

**Elaboração:** Wander Luis de Melo Cruz (2015).

Outro fator que não poderia deixar de ser evidenciado, é o fato do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes também ter se tornado uma importante plataforma logística de importação, pois desde o ano de 2010, a região tem apresentando crescentes índices de movimentação de cargas importadas. Esse fator pode ser associado em grande medida à antiga “guerra de ICMS” entre os estados brasileiros, no qual Santa Catarina tinha uma das menores tarifas (3%), aliás, esse é um dos fatores que contribuíram substancialmente para a que a balança comercial do estado de Santa Catarina se tornasse negativa desde o ano de 2009 (FIESC, 2015), assim como pela perda de dinamismo de vários setores industriais do estado (MAMIGONIAN, 2011).

A expansão dos serviços de importação no complexo portuário e logístico do Itajaí pode ser facilmente observada através do crescimento constate dos valores em US\$ importados desde 2009, bem como, na expansão de grupos especializados em importação como a Multilog S/A<sup>46</sup>. Vale ressaltar que grande parcela dos principais produtos importados são produtos industrializados, tais como

---

<sup>46</sup>A Multilog S/A surgiu em Itajaí em 1984 e, em 1996, obteve a autorização para ser a primeira Estação Aduaneira do Interior (EADI), em 2007 passou a operar como Porto Seco e em 2013 tornou-se o único Centro Logístico e Industrial Aduaneiro (CLIA) de Santa Catarina.

mecânicos, eletrônicos e produtos químicos (Tabela 3), algo que revela a insipiência industrial e a fragilidade das políticas de desenvolvimento setorial da economia catarinense e brasileira.

**Tabela 04:** Principais produtos importados no complexo portuário de Itajaí/Navegantes (janeiro-junho de 2015).

<b>Importações</b>		
<b>Importações</b>	<b>Peso Líquido (ton.)</b>	<b>US\$</b>
<b>Peixes</b>	26.129	50.682,00
<b>Alimentos em geral</b>	120.717	193.790,00
<b>Produtos Químicos</b>	493.781	817.456,00
<b>Plásticos e Borrachas</b>	114.566	302.084,00
<b>Madeiras e derivados</b>	14.013	17.181,00
<b>Papel e Derivados</b>	30.379	41.320,00
<b>Têxteis</b>	204.088	721.934,00
<b>Cerâmica e Vidros</b>	178.479	93.361,00
<b>Mecânicos Eletrônicos</b>	356.068	1.292.451,00
<b>Outros</b>	28.841	138.496,00
<b>TOTAL</b>	<b>1.567.061</b>	<b>3.668.755,00</b>

**Fonte:** Porto de Itajaí, 2015.

**Elaboração:** Wander Luis de Melo Cruz, 2015.

Ao fazermos uma análise minuciosa dos dados das tabelas 3 e 4, bem como uma série histórica da movimentação de cargas e do faturamento dos terminais portuários do complexo portuário do Itajaí, disponíveis no site do Conselho de Autoridade Portuária (CAP)<sup>47</sup> intitulado ‘Porto de Itajaí’, identificamos que o saldo de movimentação de cargas em toneladas é positivo desde o ano de 1992, com a exceção do ano de 2013. Porém, o saldo em US\$ desde de 2009 vem apresentado um contraste, pois o mesmo vem demonstrando desde então, números

<sup>47</sup>O CAP do Porto de Itajaí compreende aos terminais operados pela APM *Terminals* Itajaí S/A, Portonave S/A em Navegantes/SC, bem como todos os terminais de uso privativo localizados às margens do Rio Itajaí.

cada vez mais negativos, o que revela que o complexo portuário de Itajaí/Navegantes vem exportando produtos com menor valor agregado do que os que importa, seguindo basicamente, a atual relação *export/import* nacional.

No acumulado do ano de 2014, o complexo portuário do Itajaí embarcou e desembarcou um milhão de contêineres. Do total de cargas movimentadas no ano, 48% são importações e 52% exportações. A pauta de importações é liderada pelos produtos mecânicos e eletrônicos (US\$ 274,98 milhões), seguidos pelos produtos químicos (US\$ 157,63 milhões), e pelos têxteis (US\$ 143,04 milhões). Nas exportações, o item mais embarcado é o frango congelado (US\$ 226,10 milhões), ficando em segunda posição as carnes (US\$ 127,149 milhões) e, em terceira a madeira e derivados (US\$ 69, 66 milhões).

A consolidação do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes e de sua especialização na movimentação de cargas *reefers*, como já informamos, está relacionada a *capacidade ociosa* advinda do declínio das exportações madeira durante a década de 1970 e da atividade pesqueira. Os capitalistas das atividades de suporte as exportações em Itajaí realocaram seus *recursos ociosos*<sup>48</sup> para diversas atividades, antes de efetivamente direcionarem seus recursos para o manuseio de cargas *reefers*. Moreira (1995) destaca que ocorreram pressões para criação de um terminal pesqueiro, reivindicação feita pela classe empresarial pesqueira, que mais tarde, esses grupos ganhariam mais força, especialmente os grupos Gomes da Costa S/A e Leardini Pescados Ltda., assim como, também surgiram alguns estaleiros que fabricavam embarcações de pequeno e médio porte ao longo do Rio Itajaí. Porém, foi a expansão das exportações de carnes de frango e suínos desde os anos 1980 que realmente condicionou a especialização do complexo portuário de Itajaí/Navegantes nos serviços de transporte, armazenamento e logística para cargas *reefers*, bem como às políticas das décadas 1990 e 2000 que delegaram mais atribuições à iniciativa privada para realizar certas atividades na movimentação de cargas – especialmente, as atividades de alfandegamento – que possibilitaram a criação de uma plataforma logística de importação/exportação no referido complexo portuário, no qual mais tarde se tornaria também um complexo logístico.

Para que isso ocorra de forma integrada por toda a cadeia de serviços disponíveis no complexo portuário e logístico de

---

<sup>48</sup> Para o melhor entendimento sobre “recursos ociosos” ver em Rangel (2005) o texto: *Dialética da capacidade ociosa*.

Itajaí/Navegantes, as zonas primárias e secundárias dividem os serviços ofertados de acordo com as infraestruturas disponíveis. A zona primária, que recebe a atracação dos navios de contêineres é composta pelo terminal operado pela *APM Terminals Itajaí S/A* em Itajaí e o Terminal da Portonave S/A em Navegantes. Atualmente ambos apresentam o seguinte quadro infraestrutural (Quadro 07):

**Quadro 06: infraestrutura dos terminais da *APM Terminals Itajaí S/A* e Portonave S/A em 2015.**

Quadro infraestrutural	<i>APM Terminals Itajaí S/A</i>	Portonave S/A
<i>Mobile Harbor Crane (MHC)</i>	3	1
<i>Reach Stacker</i>	14	3
<i>Empty Container Handler</i>	2	3
Portaineres Pós-Panamax	2	6
Área de operação	180.000 m <sup>2</sup>	400.000 m <sup>2</sup>
Tomadas reefers <sup>49</sup>	1.372	2.700
Berços de atracação	4	3

Fonte: *APM Terminals Itajaí S/A* (2014); Portonave S/A (2014).

Elaboração: Wander Luis de Melo Cruz, 2015.

Ainda podemos destacar alguns aspectos que não estão no quadro acima, tais como a bacia de evolução de 400 metros, as obras do canal em aprofundamento para 14 metros de profundidade. A Portonave S/A também conta com um *scanner* móvel modelo HCVM-T e 18 transtêineres (RGT) – o que justifica do uso de poucas *reach stackers*, diferentemente da *APM Terminals Itajaí S/A*.

A Portonave S/A deu início no segundo semestre de 2014 as obras da segunda fase do Terminal Portuário de Navegantes (imagem 2). Esta etapa na infraestrutura do Terminal faz parte do planejamento da Companhia desde a sua fundação. Com a obra, a empresa praticamente dobrou a capacidade estática do pátio de 15 mil para 30 mil TEUs (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés). A área a ser ampliada fica no lado direito do Terminal. O pátio, que tinha 270 mil m<sup>2</sup> passou para cerca de 400 mil m<sup>2</sup> (Quadro 07). A obra teve prazo

---

<sup>49</sup>No Terminal Portuário de Itajaí operado pela *APM Terminals* 744 tomadas estão na área privada e 628 na área pública (também operada pela *APM Terminals*).

de até 15 meses para conclusão. O valor de investimentos no projeto foi aproximadamente de R\$ 120 milhões.



**Imagem 02:** Terminal de uso privativo da Portonave S/A em Navegantes.

**Fonte:** Wander Luis de Melo Cruz, 2014.

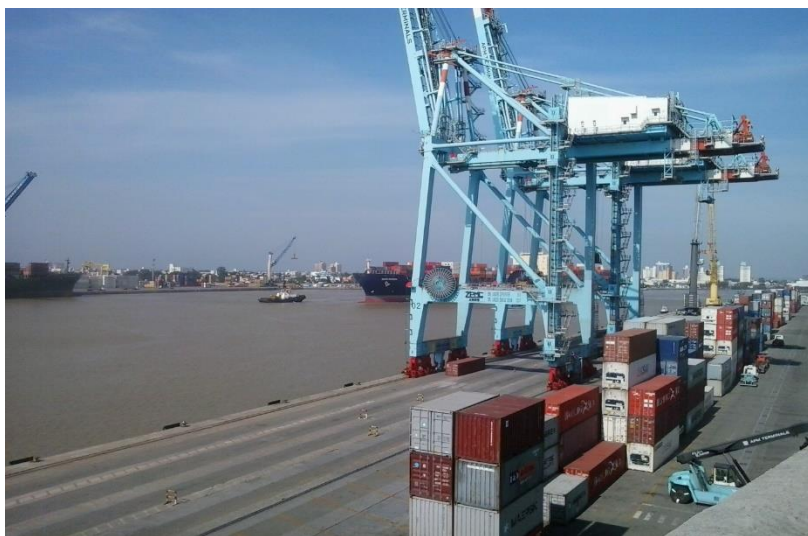
Com a expansão, a Portonave S/A ganhou mais 810 tomadas para contêineres *reefers* utilizados para cargas congeladas e refrigeradas. Somadas com as 1.890 tomadas já existentes, a capacidade do Terminal foi para 2.700 contêineres refrigerados, sendo um importante diferencial tendo em vista que a carga congelada, principalmente frango, representa cerca de 50% da movimentação da Portonave S/A, no que se refere a exportação. Além disso, o Terminal também investiu em uma nova subestação de energia, com capacidade para 10 MVA<sup>50</sup>, o que é mais do que suficiente para atender toda a demanda da empresa (PORTONAVE, 2014).

Ainda nesta etapa, a Portonave ampliou o Armazém para inspeção de cargas e a área de Despacho de Trânsito Aduaneiro (DTA). O Armazém e a área de DTA passaram de 2 mil m<sup>2</sup> para 3.900 mil m<sup>2</sup>.

A APM *Terminals* Itajaí S/A (imagem 3) vem fazendo o transporte de cabotagem com os armadores *Mercosul Line* que é do grupo APM, e a *Log-in*, que fazem linhas regulares pela costa brasileira.

<sup>50</sup> Megavolt Ampére: unidade equivalente a 1 milhão de volts ampére.

Com o fechamento da empresa de transporte de cabotagem Maestra<sup>51</sup> em novembro de 2013, o Terminal de Navegantes deixou de trabalhar com transporte por cabotagem. A cabotagem é uma das melhores soluções para diminuir o famigerado “custo Brasil de transportes”. É unânime entre os gestores dos terminais portuários e dos portos do estado de Santa Catarina que são necessários mais investimentos e desburocratização para promover o transporte de cabotagem.



**Imagem 03:** Terminal público operado pela APM *Terminals Itajaí S/A*.  
**Fonte:** Wander Luis de Melo Cruz, 2014.

Já na zona secundária encontramos um vasto número de armazéns com finalidades específicas, terminais que funcionam como Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação (REDEX) (a Local Frio S/A e a Itazém S/A), CLIA (a Multilog S/A), transportadoras, prestadores de serviços especializados em logística, estaleiros, porto seco (a Brasfrigo S/A), empresas especializadas em manutenção de equipamentos marítimo-portuários e etc., que complementam a cadeia de serviços oferecidos no aglomerado. Aqui podemos destacar que não se trata de um espaço com especialização

---

<sup>51</sup>Sobre o final das atividades da Maestra ver em: <http://www.maestralogistica.com/> Acesso dia 12 de dezembro de 2014.

produtiva, mas sim, um espaço com especialização na prestação de serviços, ou seja, um espaço predominantemente do setor terciário.

Algumas empresas que destacamos da zona secundária é a Iceport, que se trata de uma grande câmara para cargas reefers. Ela pertence à Portonave S/A, porém sua operação é independente das operações da mesma, seu funcionamento não é ligado diretamente ao Terminal. O objetivo da Portonave S/A com a construção da Iceport era fazer o Terminal de Navegantes ter um diferencial logístico. Ela conta com treze docas para receber cargas dos caminhões. As cargas são colocadas em esteiras, paletizadas e armazenadas nas câmaras frias. Vale ressaltar que atualmente inúmeras empresas concorrem por esse mercado de armazenagem, paletização, unitização e desunitização de cargas reefers no complexo portuário de Itajaí/Navegantes, tais como a Brasfrigo S/A, Itazém S/A, Brado Logística S/A, Localfrio S/A, entre outras, que atendem grandes clientes exportadores de produtos de origem animal, por exemplo, a BRF S/A, a Seara Alimentos S/A (atualmente pertencente ao grupo JBS) e a Coopercentral Aurora Alimentos.

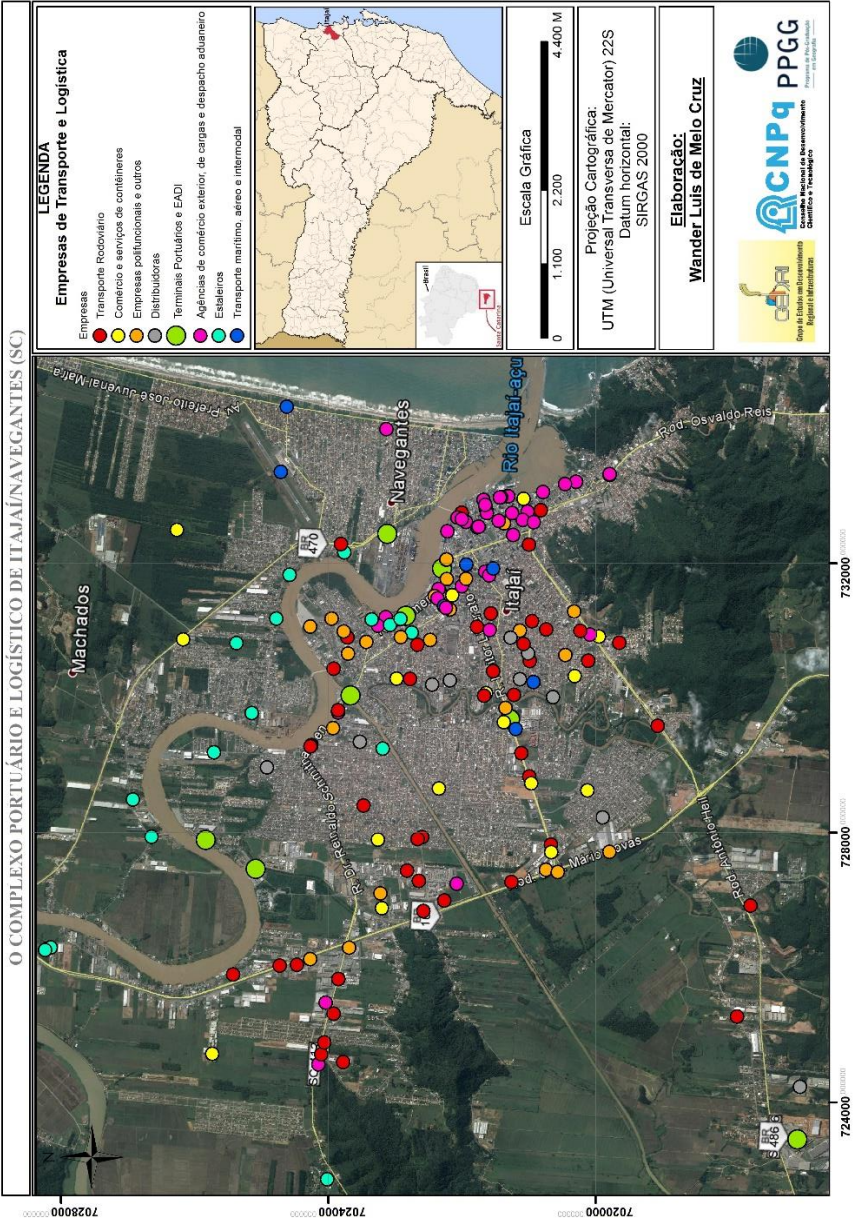
O complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes pode ser compreendido pela intensa aglomeração de empresas de transportes, armazenamento e logística de cargas. Encontramos nessa região predominantemente: empresas de transporte rodoviário, sejam elas empresas de pequeno, médio e grande porte, especializadas ou não, no transporte de determinada tipologia de carga, empresas polifuncionais<sup>52</sup> e cooperativas de transporte rodoviário; empresas de venda, aluguel e manutenção de contêineres; estaleiros ao longo do rio Itajaí-Açu; muitas agências de cargas, comércio exterior e trâmite aduaneiro, especialmente na região do centro de Itajaí e no sentido do bairro Fazenda; distribuidoras de peças automotivas e produtos automotivos como óleos lubrificantes e fluídos; empresas de transporte intermodal, incluindo o aéreo e de cargas de emergência sendo que essas empresas são nucleadas pelos terminais portuários, as estações aduaneiras de interior

---

<sup>52</sup> Empresas que realizam transporte rodoviário, armazenamento ou agenciamento de cargas como principal atividade, porém também prestam serviços de armazenamento, de despacho aduaneiro, serviços de manutenção de transportes terrestres, transporte intermodal, distribuição regional de certos produtos etc. Podemos classificar algumas empresas como polifuncionais a Concórdia Logística S/A, a Expresso Itajaiense Logística Ltda., a Itracon Ltda., a Inlog Ltda., entre outras que atuam em mais de um seguimento do setor de transporte e logística.



(EADI) e o aeroporto de Navegantes. Nesse mapa (mapa 1) tentamos fazer um esforço de síntese sobre o que seria o complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes:



Apesar da riqueza de detalhamento sobre a localização das empresas de transportes e logística do mapa acima, alguns indicadores ficaram de fora da representação cartográfica, tais como os caminhoneiros autônomos – que são muitos, tanto no município de Itajaí como no de Navegantes –, os centros de distribuição das grandes agroindústrias – pois nós não achamos correto classificá-los como empresas transporte e logística, porque são parte da cadeia produtiva de empresas verticalizadas –, as pequenas oficinas de manutenção de caminhões que também prestam serviços para automóveis e motocicletas, as empresas de transporte intra-urbano, seja de cargas ou de passageiros.

É importante destacarmos a crescente relevância dos outros TUPs localizados no rio Itajaí-Açu, tais como a Polyterminais S/A, o Terminal Portuário de Itajaí S/A – Teporti e o Terminal Portuário Braskarne. Esses terminais contam com serviços de operação portuária para contêineres, *break bulk*, granel líquido, habilitados e alfandegados para inspeção de mercadorias pela Receita Federal, Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA) e ANVISA, possibilitando o serviço de embarque e desembarque de mercadorias destinadas ou procedentes do exterior. Entre os principais serviços desses terminais, podemos destacar:

- a) Unitização e desunitização de contêineres;
- b) Pesagem de contêineres e carga solta;
- c) Vistoria de canal vermelho e MAPA;
- d) Coleta de amostras;
- e) Marcação, remarcação de volumes;
- f) Etiquetagem, marcação e colocação de selos fiscais;
- g) Consolidação documental;
- h) Paletização, desmanche, separação e remontagem de paletes;
- i) Transporte rodoviário; transporte de contêineres, *break bulk*, distribuição de transito aduaneiro (DTA/DTC).

A Polyterminais S/A tem quatro anos de existência (completados em 2014), sua antiga estrutura era para receber granéis líquidos, tanto que ainda se mantém as estruturas de tancagem. Anteriormente a estrutura pertencia a Dow Química. O financiamento para a construção do terminal veio do BNDES. Atualmente o terminal conta com uma área alfandegada de 80 mil m<sup>2</sup>. O terminal tem por projeto ampliar em mais 25 mil m<sup>2</sup> de sua área alfandegada. Hoje o terminal tem capacidade para receber até 5.300 TEUs (equivalente a

contêineres de 20 pés). A empresa tem um berço de 150 metros de extensão. Navios maiores que 168 metros e com calado maior que 8,6 metros não podem atracar no terminal.

O Terminal Portuário do Itajaí S/A (Teporti) foi inaugurado em 2008. Com todas as licenças ele opera em uma área de três mil metros quadrados de armazém coberto e pavimentado, com tomadas para contêineres *reefers* e operações de navio break bulk com 49.160 m<sup>2</sup> de área alfandegada.

O Terminal da Braskarne foi construído em 1990 com o objetivo de se tornar um centro de distribuição interna e de armazenamento de cargas para exportação. No ano de 1999, o Terminal passou a ser controlado pela Seara Alimentos S/A, que em 2010 foi comprada pelo grupo paulista Marfrig Alimentos S/A. Recentemente, no dia 10 junho de 2013, a Marfrig Alimentos S/A vendeu a Seara Alimentos S/A para o grupo JBS por R\$ 5,85 bilhões. Consequentemente, a JBS tornou-se proprietária e gestora do Terminal da Braskarne.

## CONSIDERAÇÕES DO CAPÍTULO II

Em síntese, pudemos dissertar que a relação entre forças produtivas e relações de produção, e entre base econômica e superestrutura não obedecem à mesma lógica em todos os lugares, regiões e nações, e sim às particularidades de cada nação, região ou formação social.

A maneira que consideramos mais adequada de compreender o processo de consolidação do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes, o recrudescimento das instâncias privadas do setor marítimo-portuário de movimentação de cargas, e a diminuição do papel do setor público na atividade em evidência, depende de levar em conta uma análise processual, trabalhando uma metodologia que considera intrínseca à aglutinação da história, geografia, política e economia.

Alguns aspectos que demonstramos sobre a ocupação e consolidação da região do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes, só podem ser concebidos se tivermos claramente uma relação de tempo e espaço na análise do modo de produção, no desenvolvimento das forças produtivas e também no desenvolvimento das relações de produção.

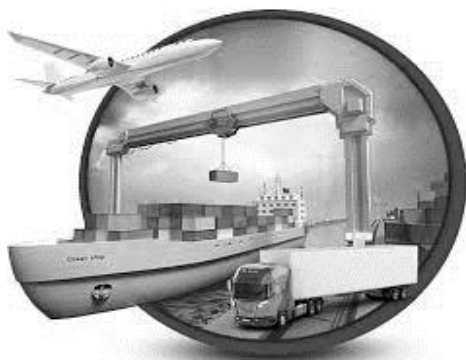
Pudemos ter noção que grande parte do esboço atual dos recursos específicos que compõe o complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes é herança de outras atividades, que em outros tempos foram preponderantes na reprodução das relações produtivas, que minguiaram devido a dinâmica do capitalismo sobre diferentes espaços, mas que deixaram seus vestígios na região em evidência, como por exemplo, a criação de áreas para depósitos de madeiras, galpões para manutenção de embarcações e armazenamento de madeiras e pescados entre os anos de 1940 até meados da década de 1970, que após a reestruturação econômica da região, muitos deles foram realocados para outras atividades, como podemos ver atualmente os DEPOTs e os armazéns de contêineres cheios.

Esperamos que esse capítulo tenha sido capaz de demonstrar uma visão geral, tanto no que se refere à teoria como no processo de desenvolvimento do próprio objeto de estudo. Os capítulos seguintes servem para responder principalmente questões relacionadas à dinâmica dos investimentos em infraestruturas de transporte no complexo portuário de Itajaí/Navegantes, identificar seus principais gargalos e analisar como às empresas se apropriam das condições já estabelecidas (normativas) e materializadas no espaço (infraestruturas) para organizar seus planejamentos de logística.

### CAPÍTULO III

---

## **A IMPORTÂNCIA DAS OBRAS DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES NO COMPLEXO PORTUÁRIO E LOGÍSTICO DE ITAJAÍ/NAVEGANTES**



### **3.1 A relevância dos investimentos públicos e privados em infraestruturas de transportes no Brasil: base teórica e aspectos político-econômicos do início do século XXI do cenário nacional para os investimentos em infraestruturas de transportes.**

Consideramos importante realizar uma breve análise da conjuntura econômica brasileira, direcionada ao que tange o financiamento de infraestruturas de transportes, antes de adentrarmos especificamente nas demandas do complexo portuário e logístico do Itajaí, pois em grande monta, os recursos financeiros para o financiamento das obras de infraestruturas requisitadas na região advém das instâncias federal e estadual.

Atualmente, diante das inquietações sociais causadas pela crise política e econômica, torna-se novamente mais importante realçarmos nossa consciência de que a economia brasileira se desenvolve nos quadros de ciclos bem marcados, aproximadamente decenais, e que, portanto, periodicamente, o problema da capacidade ociosa ressurge, com seu habitual cortejo de desemprego, de exacerbada inflação – cuja amplitude, aliás, parece aumentar ao longo do processo de industrialização – de inquietação sociopolítica etc.<sup>53</sup>, como afirmou Ignácio Rangel (2005). Como das outras vezes, definiram-se, no “corpo do sistema econômico nacional, uma área de ociosidade polarmente oposta a outra de estrangulamentos, carecidos de investimentos que os rompam<sup>54</sup>” (RANGEL, 2005, p.414).

As áreas com “estrangulamentos”, ou como o mesmo autor define por *anti-capacidade ociosa* são, por exemplo, os grandes serviços de utilidade pública – transportes pesados de carga, transporte de massa de passageiros, energia, serviços urbanos etc. – não poderiam ficar na expectativa de que as atividades correspondentes fossem preparadas para oferecer promissoras oportunidades de investimento e, por essa razão, são convertidos em responsabilidade precípua do Estado. Historicamente, “[...] são esses serviços os destinos finais de quase todos os recursos que estiveram sendo levantados por empréstimo, dentro e fora do país” (RANGEL, 2005, p.452). O referido autor ainda confirma que “[...] mesmo que o Estado quisesse se desinteressar por

---

<sup>53</sup> Originalmente publicado nos textos sobre Recursos Ociosos e Política Econômica (1960-1980), reunidos no Volume I das “Obras Reunidas” de Ignácio Rangel (2005).

<sup>54</sup> Originalmente publicado nos textos sobre Economia Brasileira Contemporânea (1983-1987), reunidos no Volume II das “Obras Reunidas” de Ignácio Rangel (2005).

eles, a iniciativa privada, como ponta de lança de todo o corpo social, pressionaria para que o mesmo Estado deles cuidasse” (Idem).

Rangel (2005) então se debruçou sobre a questão de como alavancar a economia nacional para resolver o problema dos setores subinvestidos no Brasil, pois identificou que seria necessário superar esses gargalos de nosso território para que nossa economia de fatos e desenvolvesse, chegando a conclusão de que a problemática brasileira constitui em duas faces: (1º) por um lado, trata-se de carrear recursos novos para as atividades retardatárias a desenvolver; (2º) por outro, trata-se de oferecer destinação hábil ao excedente social a resultar da plena utilização capacidade produtiva já criada.

Entrementes, seguindo o raciocínio do mesmo autor, a busca de recursos através de empréstimos no exterior, no caso improvável de ser bem sucedida, poderia, em princípio, resolver a primeira face da problemática mas somente ao custo de agravar a segunda. Noutros termos, os empréstimos, esses “[...] que os magos das nossas finanças não cansam de buscar” (RANGEL, 2005, p.540), quase como se fosse a única alternativa para sanar essa problemática, se acaso feitos, teria sobre a economia nacional o “[...] deletério efeito de *dumping*, desacelerando o sistema, aumentando o desemprego, tanto da mão-de-obra como do capital, e exacerbando a subjacente pressão inflacionária” (Idem).

Nessa segunda década do século XXI, não é nenhum pouco difícil apontarmos exemplos de excassez ou insuficiência de capacidade instalada, em atividades como energia elétrica, transporte urbano de passageiros, infraestruturas em transportes pesados inter-regionais de cargas, especialmente ferroviários e marítimo-hidroviário, água, esgotos e armazenagem. Rangel (2005) ressalta que os primeiros investimentos em infraestruturas de transportes no Brasil foram feitos através de concessões à iniciativa privada, e é por aí – especialmente agora no momento da atual crise econômica – que se faz mister realizar concessões para os serviços de utilidade pública, porém essa medida deve ser tomada de forma que o planejamento estatal e os interesses nacionais sejam atendidos ao afirmar que:

Noutros termos, é tempo de abrir o debate em torno da legislação que rege os serviços de utilidade pública. Não depois da privatização para a qual, de qualquer maneira, a insolvência do Estado e dos serviços nos está impelindo, isto é, depois que as ações houverem sido alienadas a



preços meramente simbólicos, mas agora, a tempo de conduzir à valorização dos ditos títulos (RANGEL, 2005, p.439).

A negação da coexistência entre o público/privado no Brasil é um equívocos que “cometem todos – direitistas e esquerdistas, privatistas e estatistas” (Ibidem, p.417), pois certas atividades não são de grande interesse à iniciativa privada, ou mesmo por questões estratégicas para manter a estrutura do corpo de funcionamento do Estado não devem ser privatizadas ou sequer concedidas. Evidentemente, no entrar e sair das crises econômicas e políticas, Rangel percebeu que os privatistas haviam ganhado mais força no Brasil, observando que o Estado aos poucos foi se retirando do controle direto de certas atividades. Entretanto, num segundo momento – mais por questão de conceito que de cronologia – o corpo social acaba por forçar o Estado a assumir novas atribuições:

Acontece que o sistema econômico é um organismo, que não pode operar senão quando todos os seus órgãos estão ativos, e nem sempre a empresa privada toma interesse por todas as atividades essenciais. Ao contrário, ela toma interesse por certas atividades e exige que o seu Estado cuide das outras (RANGEL, 2005, p.417).

No debate acadêmico encontramos muitas dificuldades em demonstrar à necessidade da coexistência e a divisão das atividades produtivas e de utilidade pública entre os setores público e privado no atual momento do Brasil, tanto para intelectuais simpatizantes com o discurso direitista – que criticam solenemente à ineficiência do setor público brasileiro – quanto para setores da esquerda (de certa forma majoritários nos cursos de Geografia, Sociologia e História) que não conseguem analisar de forma concreta a relação entre às forças produtivas e as relações de produção que compõe o modo de produção capitalista. Para Rangel “nada mais ingênuo que ser estatista ou privatista, visto como é necessário que sejamos, ao mesmo tempo, estatistas e privatistas. Certas atividades devem ser estatizadas, e outras, devem ser privatizadas” (Ibidem, p.425).

Neste contexto, as infraestruturas de transporte (e os investimentos nas mesmas), sejam elas quais forem, remetem ao tipo de organização social e o desenvolvimento técnico das forças produtivas

de cada sociedade em recortes espaciais de escalas transcendentais, no qual seu conceito seria:

Do ponto de vista econômico, o conceito mais agregado de infraestrutura é a base material ou econômica de uma sociedade ou organização. Podemos dizer que a infraestrutura – no singular – de um país, de uma região ou de uma área urbana é o conjunto das instalações necessárias às atividades humanas, tais como os sistemas de logística e de transporte, de energia elétrica, de telecomunicações, bem como as redes de gás canalizado, o abastecimento de água, a coleta e o tratamento de esgoto e a recepção de águas pluviais (BARAT, 2011, p.217).

Destarte, na opinião de Wilson Cano (2012) os investimentos em serviços de utilidade pública, mais precisamente em infraestruturas, se caracterizam por longo período de maturação, baixa ou nenhuma lucratividade, requerendo alto montante de recursos financeiros para sua realização. Como exemplo: estradas, comunicações, portos, serviços de saneamento, regularização de níveis de rios, barragens e usinas energéticas, hospitais públicos, escolas públicas e etc. Sendo que alguns desses não podem ser vendidos individualmente e seu uso raramente pode ser individualizado. Assim, dificilmente poderão ser objeto de mercado ou operar a preços de mercado, o que fez, por longa data, serem setores com grande intervenção estatal no Brasil.

Para o mesmo autor, dificilmente o setor privado da América Latina poderia ter substituído o papel do Estado. Primeiro, porque o capital privado internacional esteve ocupado e preocupado com outros problemas e “questões maiores”: a profunda crise dos anos 1930, a Segunda Guerra, a reconstrução do pós-guerra, a Guerra Fria e crise financeira internacional da década de 1970, sem falar do pouco interesse por inversões em infraestrutura. Segundo, porque o capital privado nacional, embora tivesse acumulado riqueza e capital, só tinha capacidade financeira para “inversão fácil”, destinada para “[...] os chamados setores leves, como têxtil, calçados, confecções e alguns poucos seguimentos produtivos mais complexos, os que exigiam menores massas de capital e menores recursos tecnológicos” (CANO, 2012, p.164-5).

Sem embargo, é bom deixarmos claro a importância de discutir o financiamento de infraestruturas para abordarmos o planejamento

territorial, pois concordamos com Jabbour (2012), quando o autor afirma que:

[...] discutir planejamento territorial sem explicar os meios e elementos de financiamento deste planejamento tem sido um exercício de diletantismo muito caro aos geógrafos de hoje – muitos deles mais preocupados com discussões epistemológicas sem algum fim do que com utilização do trabalho intelectual necessário à transformação da realidade (JABBOUR, 2012, p.66).

No que diz respeito a prioridades, Moreira (2014) destaca que mesmo uma análise superficial da composição dos gastos públicos do país nas últimas décadas, revela que poderia ter havido um progresso substantivo se os recursos investidos em iniciativas arriscadas e de baixo retorno tivessem sido alocados em investimentos nas infraestruturas de transportes. Os empréstimos do BNDES são um exemplo. O banco destinou US\$ 186 bilhões em empréstimos subsidiados para a indústria no período 2003-2012, sendo que “70% deles para empresas de grande porte com acesso direto a mercados de capitais locais e internacionais. Esses empréstimos se aproximam do valor de toda carteira de projetos do Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT)” (MOREIRA, 2014, p.140).

Aqui podemos demonstrar como recentemente tem sido o destino dos gastos primários do governo federal<sup>55</sup> e suas ênfases através da análise do gráfico (gráfico 02). Os dados do gráfico evidenciam que os investimentos em política social foram os que mais cresceram no período 2008-2012, enquanto os gastos com infraestruturas, produção e poderes de Estado e administração pública minguaram. Teria o governo prorrogado os efeitos da crise econômica com medidas anticíclicas imediatistas, deixando de lado os investimentos na ampliação da capacidade produtiva? Com os recentes cortes e paralizações de diversos projetos em diversas escalas<sup>56</sup>, é bem provável que a análise para os

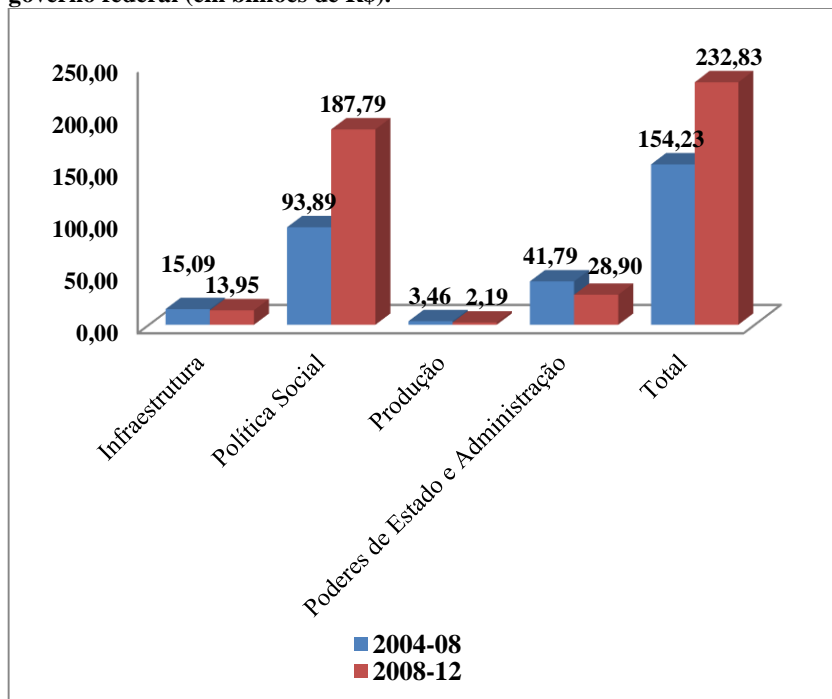
---

<sup>55</sup>Excluindo os serviços da dívida pública, no qual abordaremos mais à frente neste mesmo capítulo.

<sup>56</sup>Em setembro de 2015 a equipe econômica na figura do ex-ministro da fazenda Joaquim Levy anunciou um corte no orçamento do governo na ordem de R\$ 26 bilhões. Também existe a perspectiva de mais aumento de impostos e o retorno da CPMF para ser votado no Congresso Nacional.

anos de 2012-2016 tenhamos índices ainda inferiores de crescimento em todos setores analisados nesse gráfico.

**Gráfico 02: Crescimento da despesa primária real 2004-2008/2008-2012 do governo federal (em bilhões de R\$).**



**Fonte:** Almeida, 2014.

**Elaboração:** Wander Luis de Melo Cruz, 2016.

Justamente desde o ano de 2004 foi promulgada a Lei Federal nº11.079, de 30 de dezembro de 2004, que regula as parcerias público-privadas (PPPs). Em tese, ela seria um fator contribuinte para retomada do desenvolvimento econômico com maior justiça social (BARAT, 2011). Cabe ressaltar, a este propósito, que mesmo considerada a tendência de maior participação do setor privado nos investimentos e na operação das infraestruturas, deve-se ter presente que, em um país com tamanha extensão territorial e que possuiu desequilíbrios sociais e inter-regionais da renda, além de enormes carências infraestruturais acumuladas historicamente, será sempre importante a presença governamental.

A opção por ampliar o programa de concessões para o setor privado pode ser resultado de dois diagnósticos por parte do setor público na opinião de Almeida (2014). Primeiro, a constatação de que, mesmo em projetos tidos como prioritários, o governo federal tem dificuldades para aumentar o investimento. Segundo, a necessidade de investimentos em infraestrutura no Brasil “não cabe no orçamento” – especialmente agora em que o governo planeja cortar gastos e tem dificuldades em aprovar o orçamento anual com o Tribunal de Contas da União (TCU). Almeida critica que o problema é que a estratégia de concessões será acompanhada por um papel ativo do BNDES como financiador desses novos projetos, “sem que se tenha definido uma fonte de financiamento sustentável para tanto” (ALMEIDA, 2014, p.98). Porém, de acordo com o Ministério do Planejamento, a intenção é “incentivar uma participação maior e mais qualificada de fontes alternativas de financiamento, sejam elas nacionais privadas ou internacionais” (MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, 2015).

O filósofo marxista György Lukács (1885-1971) analisando a *Realpolitik*<sup>57</sup> que a URSS adotara em seus primeiros anos, já alertara para os perigos das concessões para à iniciativa privada, sendo papel do Estado coordenar que essas concessões não comprometam os propósitos nacionais:

Paralelamente, a burguesia ainda entra na concorrência na forma de capital estrangeiro, concessões etc. Tem-se aqui a situação paradoxal de que, sejam quais forem suas intenções, esse movimento pode se tornar, do ponto de vista objetivo-econômico, um aliado do proletariado, na medida em que ajuda a fortalecer o poder econômico da grande indústria. Surge assim “uma aliança contra os elementos da pequena empresa”.

---

<sup>57</sup>*Realpolitik* (do alemão real “realístico”, e *Politik*, “política”) refere-se à política ou diplomacia baseada principalmente em considerações práticas, em detrimento de noções ideológicas. O termo é frequentemente utilizado pejorativamente, indicando tipos de política que são coercitivas, imorais ou maquiavélicas. Pensadores como Maquiavel e Nietzsche defendem a *Realpolitik* como um tipo de realismo político segundo o qual as relações de poder tendem a solapar todas as pretensões de fundamentação moral, num tipo de ceticismo moral análogo ao do argumento de Trasímaco na República de Platão. Henry Kissinger conceitua *Realpolitik* como sendo “política exterior baseada em avaliações de poder e interesse nacional”.

Nesse contexto, por outro lado, é preciso combater de maneira enérgica a tendência natural do capital concessionário a transformar pouco a pouco o Estado proletário numa colônia capitalista (condições de concessão, monopólio do comércio exterior etc.) (LUKÁCS, 2012, p.92).

Assim, dado o cenário atual de impossibilidade política de controlar o gasto para criar espaço para o aumento de investimento público, não sobrou alternativa ao setor público que não transferir para o setor privado, via concessões, a tarefa de aumentar o investimento em infraestrutura, com a ajuda do BNDES, por meio de créditos subsidiados e de participação direta em alguns projetos (via BNDESPar). No entanto, não existe atualmente também espaço final para o aumento de recursos para o BNDES, o que significa que essa “maior atuação do banco será financiada da mesma forma que foi sua expansão desde 2008: via aumento da dívida bruta do governo federal” (ALMEIDA, 2014, p.113).

Porém, é importante lembrarmos que a Caixa Econômica Federal através do fundo do FI-FGTS tornou-se o segundo maior financiador de infraestrutura no país em 2014, com o aporte de R\$ 27 bilhões, tendo um potencial atual maior que o do próprio BNDES, com R\$ 13 bilhões parados à espera de projetos (ESTADO DE SÃO PAULO, 2014). Outro fator é o projeto de ampliação da participação do Banco do Brasil (BB) no financiamento de infraestruturas, pois de acordo com o próprio banco, em cinco anos (contados a partir de 2013) o BB projeta que se consolidará como o principal banco do país financiador das grandes obras de portos, rodovias, ferrovias, energia, saneamento, óleo e gás, telecomunicações, aeroportos, armazenagem, mobilidade urbana, indústria naval e irrigação, totalizando uma carteira de R\$ 150,1 bilhões no fim de 2018. Uma expansão de 213% em relação ao final de 2012<sup>58</sup> (PORTAL BRASIL, 2015).

Apesar das tentativas de diversificar as fontes de investimentos em infraestruturas, Rockmann (2015) afirma que os investimentos em infraestrutura ainda estão concentrados no orçamento do BNDES. A participação do mercado de capitais ainda é incipiente. São várias as razões. Nas décadas de 1980 e 1990, houve forte redução do

---

<sup>58</sup>Pelo que apuramos até o momento, do ano de 2012 até 2014, o financiamento de infraestruturas pelo Banco do Brasil cresceu 72% em apenas 14 meses (PORTAL BRASIL, 2015).

investimento em infraestrutura, o que cortou projetos na área e aumentou a dependência das instituições financeiras públicas. O mesmo autor destaca que:

As altas taxas de juro, desde o lançamento do Plano Real, também fizeram sua parte. É difícil encontrar taxas de retorno que encorajem os investidores a deixar o conforto e a segurança dos títulos públicos. Além disso, os projetos sempre estiveram ligados a grandes empresas, que têm facilidade para apresentar garantias corporativas para participar dos leilões. O Brasil nunca teve um sistema de financiamento de longo prazo. Há uma superdependência histórica do BNDES, ao mesmo tempo que o mercado de capitais mantém uma participação tímida (ROCKMANN, 2015, p.01).

Seguindo o raciocínio de Rockmann (2015), desatracar os investimentos em infraestruturas no Brasil agora é um grande desafio. A atual conjuntura político-econômica nacional e internacional pressiona a construção de um modelo de financiamento que tenha participação relevante do setor privado. Diante do ajuste fiscal realizado no segundo mandato do atual governo de Dilma Rousseff e da redução dos repasses do Tesouro, o BNDES reduziu sua participação em projetos de infraestrutura e criou estímulos para o lançamento de debêntures de infraestrutura. Para ter acesso ao limite máximo de taxas de juros de longo prazo (TJLP) do banco, a empresa terá de fazer uma emissão de títulos.

Em um projeto com 400 milhões de reais de itens financiáveis, cujo limite do BNDES seja de 50%, a empresa, sem emitir debêntures, teria inicialmente acesso a 50 milhões de reais com custo financeiro da TJLP, e mais 150 milhões de reais em taxas de mercado (Selic ou IPCA). Se fizer uma emissão de debêntures de 50 milhões, poderá receber outros 50 milhões em TJLP, o que elevaria para 100 milhões de reais o total de recursos a juros mais baixos.

De acordo com Rockmann (2015), a partir das novas condições anunciadas, do programa de quase 200 bilhões de reais metade sairá dos cofres do BNDES. De 25% a 30% virão do caixa dos investidores e o restante do mercado de capitais. Desde 2012, as captações com debêntures de infraestrutura giram em torno de 20 bilhões de reais. Para o mesmo autor a demanda por esses papéis poderia partir de dois tipos de investidores: os institucionais (fundos de pensão e previdência), que

têm 700 bilhões de reais em ativos, e milionários com patrimônio superior a 1 milhão de dólares, que possuem juntos cerca de 650 bilhões de reais (ROCKMANN, 2015). Seguindo o raciocínio do mesmo autor, um dos fatores que contribuem para o baixo interesse do setor privado no investimento em infraestruturas é o fato dos investidores estarem:

Ancorados nos juros altos e na liquidez farta dos títulos públicos, os investidores institucionais aplicam menos de 5% dos recursos em papéis de dívida privada. Outra razão que estimula a baixa adesão é o fato de os gestores trabalharem com metas atuariais baixas e não terem estímulos para buscar maiores retornos. Um título de dívida pública é um ótimo negócio (ROCKMANN, 2015, p.02).

Quase metade do dinheiro dos milionários está igualmente aplicada em títulos públicos, com uma parcela de cerca de 100 bilhões de reais investidos em letras de crédito imobiliário, agrícola e debêntures (idem). O mesmo autor confirma que se estimulado adequadamente, pode haver uma migração “dessas letras” para as debêntures incentivadas, que estima um mercado anual de 30 bilhões de reais para papéis voltados à infraestrutura, pela demanda das concessões de transportes, energia e petróleo. Rockmann (2015) vê um futuro próximo com maiores investimentos em infraestruturas pela iniciativa privada, devidamente por essa migração dos investimentos para às infraestruturas, começando pelo exemplo da TAG Investimentos, responsável por administrar 3 bilhões de reais em recursos de investidores institucionais e pessoas físicas, tem comprado papéis de debêntures incentivadas de infraestrutura nos últimos meses de 2015.

Frischtak & Davies (2014) em um recente estudo, identificaram que o governo federal participa de 79% dos financiamentos em infraestrutura, por meio do BNDES, da Caixa Econômica Federal (CEF) e dos recursos garantidos pelo Tesouro (a exemplo do Banco Mundial e do BID, no caso de empréstimos para entidades subnacionais).



**Tabela 05: Investimentos em infraestruturas por setor 2007-2012 (em R\$ bilhões).**

<b>Seguimento</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
<b>Energia Elétrica</b>	13,9	18,2	19,4	24	28,1	31,1
<b>Telecomunicações</b>	12,4	24,3	18,2	15,7	20,9	24,5
<b>Saneamento</b>	3,4	6,5	7,6	7,8	7,2	8,6
<b>Transportes</b>	18	26,3	33,4	40,9	37,1	40,5
Rodoviário	9,5	12,5	17,9	22,5	19,7	18,7
Ferroviário	3,1	5,1	3,6	5,6	6,4	6,2
Metroviário	1,4	2,7	5,4	3,4	2,5	3,9
Aeroportuário	0,6	0,4	0,4	0,6	1,1	2,4
Portuário	2,3	1,9	1,5	4,7	3,6	7
Hidroviário	0,3	0,4	0,5	0,3	0,1	0,1
<b>Inv. Infra. Total</b>	<b>47</b>	<b>71,9</b>	<b>74,5</b>	<b>84,7</b>	<b>89,7</b>	<b>102,5</b>
<b>PIB Nominal</b>	<b>2.661</b>	<b>3.032</b>	<b>3.239</b>	<b>3.770</b>	<b>4.143</b>	<b>4.403</b>
<b>Invest./PIB (%)</b>	<b>1,77</b>	<b>2,37</b>	<b>2,3</b>	<b>2,25</b>	<b>2,16</b>	<b>2,33</b>

**Fonte:** Frischtak; Davies, 2014.

**Elaboração:** Wander Luis de Melo Cruz, 2015.

Como podemos analisar as tabelas 05 e 06, os investimentos em infraestruturas cresceram bastante entre 2007-2012, saltando de R\$ 47 bilhões para R\$ 102, 5 bilhões em 2012, sendo que as empresas estaduais, autarquias e as empresas privadas foram as que mais investiram (em valor bruto) em infraestruturas. Porém, devemos destacar que a origem da maioria do crédito dessas empresas é de origem federal, através do BNDES.

**Tabela 06: Investimentos em infraestrutura por instância pública e privada 2007-12, em R\$ bilhões e % do PIB.**

Setor		2007	2008	2009	2010	2011	2012
Governo Federal	R\$ bi	6,6	9,9	12,3	17,3	14,4	12,5
	% PIB	0,25	0,3	0,38	0,46	0,35	0,28
Empresas Estatais Federais	R\$ bi	4,2	5,6	8	8,1	11,7	12,3
	% PIB	0,16	0,18	0,25	0,22	0,28	0,28
Empresas Estaduais e Autarquias	R\$ bi	10,1	15	21,1	21,3	18,3	20,9
	% PIB	0,38	0,5	0,65	0,56	0,44	0,47
Empresas Privadas	R\$ bi	26,2	43	33,8	38,9	46,1	57,7
	% PIB	0,98	1,42	1,04	1,03	1,11	1,31
Investimento Total	R\$ bi	47	71,9	74,5	84,7	89,7	102,5
	% PIB	1,77	2,37	2,3	2,25	2,16	2,33

**Fonte:** Frischtak; Davies, 2014.

**Elaboração:** Wander Luis de Melo Cruz, 2015.

No caso do setor de transportes, a participação do governo chega a 83% dos financiamentos. Diferentemente da tabela de infraestrutura geral, às infraestruturas de transportes (tabela 07) têm um peso muito maior da participação do governo federal que é de 28%, dos governos estaduais e autarquias estaduais 21%, e 45% das empresas privadas. Analisando a tabela, também podemos afirmar que entre 2007 e 2012 a participação das empresas privadas nos investimentos em infraestruturas cresceu 300% em valores brutos. Com o atual momento político e econômico instável no Brasil, os cortes no orçamento público e o novo pacote de concessões dos serviços de utilidade pública, é provável que o percentual de investimentos das empresas privadas cresça nos próximos anos em relação aos investimentos públicos.

**Tabela 07: Investimentos em infraestrutura de transportes por instância pública e privada (2007-2012) em R\$ bilhões e % do PIB.**

Setor		2007	2008	2009	2010	2011	2012
Governo Federal	R\$ bi	6,6	7,4	10,7	15,7	13,3	10,9
	% PIB	0,25	0,25	0,33	0,42	0,32	0,25
Empresas Estatais Federais	R\$ bi	0,6	0,4	0,4	0,6	1,1	1,7
	% PIB	0,02	0,01	0,01	0,02	0,03	0,04
Empresas Estaduais e Autarquias	R\$ bi	4,3	7,2	11,9	10,8	7,4	8,4
	% PIB	0,16	0,24	0,37	0,29	0,18	0,19
Empresas Privadas	R\$ bi	5,8	7,9	6,3	10,1	11,6	17,4
	% PIB	0,22	0,26	0,19	0,27	0,28	0,39
Investimento Total	R\$ bi	17,3	23	29,3	37,1	33,4	38,4
	% PIB	0,65	0,76	0,9	0,99	0,81	0,87

**Fonte:** Frischtak; Davies, 2014.

**Elaboração:** Wander Luis de Melo Cruz, 2015.

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) foi pensado inicialmente como um instrumento para ampliar a taxa de investimento. Ao final de 2008, e tendo por referência o conceito de política fiscal anticíclica, adicionou-se uma nova função ao PAC: impulsionar a demanda agregada (FRISCHTAK; DAVIES, 2014). Os mesmos autores afirmam que o fato de o Programa não ter sido bem-sucedido não tem a ver com problemas de financiamento, mas sim de planejamento e execução, em que o “setor público brasileiro tem um déficit considerável de competência” (Ibidem, p.46). Em particular, os autores evidenciam que a escassez de projetos executivos (de boa qualidade) e falha na gestão dos investimentos geraram custos elevados, atrasos consideráveis e abriram espaço para corrupção e outras práticas condenáveis, algo amplamente noticiado e que serviu de matéria-prima para fortalecer e revigorar a decadente oposição conservadora no país, gerando um clima de desconfiança contra o governo através de uma série de operações da Polícia Federal, com diversos membros e simpatizantes do governo sendo presos. Vale destacar que a seletividade partidária foi notória nas operações policiais, deixando de forma implícita, porém clara, a tentativa de desmoralização e deslegitimação do Partido dos Trabalhadores (PT) perante grande parcela da sociedade,

contribuindo para a criação de um clima político extremamente conturbado na história brasileira.

Para Frischtak & Davies (2014) o imperativo do investimento privado enfrenta dificuldades não triviais. Em poucos países – a exemplo do Chile e da Grã-Bretanha – o setor privado tem um papel dominante nos investimentos setoriais, seja por questões históricas, dificuldades políticas, falhas regulatórias, ou ainda pela baixa atratividade econômica, dada natureza capital intensiva e retorno longo de parte considerável dos investimentos em infraestrutura. Assim, a posição do BNDES como principal fonte de financiamento para projetos de infraestrutura se torna um dado não apenas por questão de inércia. Ou seja, mesmo que o mercado de capitais (sob a forma de ações e principalmente debêntures) e outros mecanismos privados de financiamento adquiriram importância crescente, não se vislumbra uma quebra de paradigma, no sentido de que fontes privadas de financiamento viem a tornar-se dominantes relativamente ao curto prazo, e ainda os autores afirmam:

Pode-se afirmar que mais de 64% dos recursos investidos em infraestrutura no Brasil se originam diretamente do orçamento dos governos, ou são financiados por instituições financeiras do governo, ou ainda têm garantia do Tesouro Nacional (FRISCHTAK; DAVIES, 2014, p.51).

Dos 7 bilhões investidos em portos em 2012, 3 bilhões foram financiados diretamente pelo BNDES. O que talvez seja o específico do setor de transportes é o aspecto possivelmente transitório da dominância do setor público, na medida em que avançam as privatizações, os programas de concessões, as parcerias público-privadas (PPPs) em rodovias, portos, aeroportos, ferrovias e etc.

Frischtak & Davies (2014) creditam que na medida em que avança o processo de concessão (inclusive PPPs), privatização e outros formatos que irão levar a um maior envolvimento do setor privado, as restrições de financiamento devem progressivamente se tornar mais vinculantes, e basicamente por duas razões: os limites impostos ao BNDES (e a outros bancos públicos) por conta das restrições fiscais, as dificuldades de se estruturar o financiamento de mercado em escala, de modo a reduzir progressivamente o peso do BNDES (dentre outros) nos aportes de recursos aos projetos de infraestrutura.

Recentemente o governo federal lançou uma série de iniciativas para prover recursos de fontes alternativas, com a constituição de Fundos de Investimento em Infraestrutura (a exemplo do FI – FGTS), e o incentivo à emissão e compra por investidores nacionais e estrangeiros das chamadas “debêntures de infraestrutura” (LEI nº12.431/2011).

Almeida (2014) critica que desde 2004, em nenhum ano fiscal o governo federal conseguiu executar metade dos recursos para investimentos previstos na Lei Orçamentária Anual (LOA), “apesar de o investimento público sempre aparecer como um gasto prioritário nos discursos oficiais” (Ibidem, p.99). Do ponto de vista da Lei Orçamentária Anual, parece que há “excesso” de recursos disponíveis para investimento. O mesmo autor destaca que pelo acompanhamento da execução do orçamento (gastos pagos, inclusive restos a pagar), o investimento público não é prioritário *vis-à-vis* o gasto social.

Alguma das causas mais divulgadas para as restrições ao investimento são as dificuldades com a burocracia decorrentes das amarras excessivas da Lei 8.666; a morosidade dos estudos de impacto ambiental; os atrasos na liberação de licenças ambientais. Para Almeida (2014) “muito se fala das “amarras institucionais” ao investimento público e pouco da questão relativa à gestão pública” (Ibidem, p.106).

Os investimentos em infraestruturas de transporte são cada vez mais demandados não só no complexo portuário e logístico do Itajaí, mas também pelas indústrias e prestadores de serviços logísticos de outras regiões do Brasil, bem como pela própria população urbana e rural. Porém, cabe ressaltar, que mesmo com essa pressão por investimentos, o Brasil se encontra refém da dívida pública, por exemplo, no ano de 2014 foi destinado cerca de 5% do PIB apenas para os juros da dívida pública (sem contar outras tarifas de manutenção e as amortizações), enquanto os investimentos em infraestruturas de transportes no período de 2001-2012 foram da ordem de 0,73% do PIB, o que nós consideramos um percentual muito baixo para o desenvolvimento nacional, especialmente se compararmos aos índices do PIB destinados ao setor de transportes por outros países emergentes.

O cenário atual de crise político-econômica se reflete em políticas desastrosas do governo federal em busca do controle da inflação e diminuição dos gastos públicos (ajuste fiscal), aplicando as taxas de juros para 14,25%<sup>59</sup>, com quedas nos IEDs e com a dívida pública na casa de 82% do PIB (dívida interna e externa) consumindo juros abusivos de dinheiro público. Vale lembrar, algo que não é

---

<sup>59</sup>Referente ao mês 07/2015.

nenhuma novidade, o que Rangel (2005) já dizia nos anos 1960, que sem a redução da ociosidade, a luta contra a inflação se converte em luta pela estagnação da economia, porque conduz à busca de um equilíbrio no estancamento ou na retração, e não no crescimento. Por isso, insistimos neste trabalho sobre a importância da retomada dos investimentos em infraestruturas de transportes (setor com anticapacidade ociosa), sejam eles com finalidades para o crescimento econômico, ou para redução dos custos e, consequentemente, no aumento da competitividade dos serviços de transportes e logística do território brasileiro.

De acordo com Fattorelli (2013), o custo da dívida pública é transferido diretamente para a sociedade, em particular para os mais pobres, tanto por meio do pagamento de elevados tributos incidentes sobre tudo o que consomem, quanto pela ausência ou insuficiência de serviços públicos a que têm direito - saúde, educação, assistência social, previdência - e, ainda, entregando patrimônio público mediante às privatizações e a exploração ilimitada de riquezas naturais, com irreparáveis danos ambientais, ecológicos e sociais. Segundo a mesma, a dívida externa brasileira explica o “paradoxo inaceitável que existe em nosso país: sétima economia mundial e um dos países mais injustos do mundo, desrespeitando direitos humanos fundamentais, como denuncia a inaceitável classificação em 85º lugar segundo o IDH medido pela ONU.

A mesma autora é uma grande crítica a dívida pública brasileira, da qual mesma faz a seguinte afirmação:

A dívida pública é um dos principais alimentos do capitalismo, especialmente na atual fase de financeirização global, e favorece a concentração de renda no setor financeiro, aumentando ainda mais o seu poder. Por isso, o endividamento é um problema presente em quase todos os países capitalistas. Além de atentar para o volume da dívida, é preciso observar o valor dos juros que dirão o peso dessa dívida para cada país. Nesse sentido, o endividamento brasileiro é o mais oneroso do mundo, devido às elevadíssimas taxas de juros (FATTORELLI, 2013, p.02).

Continuando com Fattorelli (2013), os serviços da dívida pública comprometem o orçamento federal de uma forma considerável, sendo que no ano de 2012, por exemplo, destinados 43, 98% do

orçamento federal para juros e amortizações da dívida pública, enquanto apenas 3,34% foram destinados à educação e 4,17% para a área da saúde pública. Os valores destinados investimentos em infraestruturas foram de 2,25% em 2012 e em infraestruturas de transportes são da ordem de 0,7% do orçamento. Só para fazermos um comparativo, alguns países como a China, no ano de 2010, destinou-se o equivalente a 13% de seu PIB para o investimento em infraestruturas, sendo que a sua média de investimentos em infraestruturas na última década ser em torno de 10% do seu PIB (FATTORELLI, 2013).

Em 31/12/2012, a dívida externa alcançou US\$ 442 bilhões. É verdade que a maior parte dessa dívida é privada, porém, possui a garantia do governo brasileiro e, dessa forma, constitui uma obrigação que deve ser computada em sua integralidade. Por sua vez, a chamada dívida interna atingiu o patamar de R\$ 2,8 trilhões em 31/12/2012. A maior parte dessa dívida está nas mãos de bancos nacionais e internacionais. Dessa forma, a dívida brasileira alcançou R\$ 3,6 trilhões ou 82% do PIB (FATTORELLI, 2013).

Analisando as dívidas públicas internas dos países capitalistas, Belluzzo (2013) afirma categoricamente que o capitalismo seria atualmente um regime de “privatização dos ganhos e de socialização das perdas”, pois para o mesmo autor, o estado burguês tem alimentado um ciclo ideológico que é gênese das crises econômicas atuais, no qual passa por cinco etapas, que recorrentemente vem acontecendo mundialmente de formas distintas nas economias capitalistas:

Primeiramente, é a fantasia do enriquecimento rápido, sem causa, milagroso, fruto de alguma esperteza inata ou habilidade singular; em segundo lugar, a formação de um consenso sobre o ineditismo das circunstâncias que parecem justificar a valorização rápida dos papéis (sempre há uma “nova economia”); em terceiro, o envolvimento dos bancos na especulação, fornecendo crédito abundante para alimentar a euforia; em quarto, o avanço dos investidores, disfarçado pelos valores cada vez mais inflados da riqueza financeira ou imobiliária; em quinto, a “correção de preços”, decepção e quebraadeira (BELLUZZO, 2009, p.272).

A crise econômica que se percebe desde 2008, para o mesmo autor trata-se de uma grande evidência sobre a privatização dos ganhos e

a socialização das perdas. Diante do colapso dos preços dos ativos, os bancos centrais foram compelidos a tomar medidas de provimento de liquidez e de capitalização dos bancos encalacrados em créditos irrecuperáveis. Belluzzo afirma que “para curar a ressaca da bebedeira imobiliária, os governos engoliram o estoque de dívida privada e expeliram uma montanha de títulos públicos” (Ibidem, 2013, p.145).

Belluzzo (2013) ressalta que o capitalismo atual tem um mecanismo de transformação da dívida privada em dívida pública, no qual através da injeção de fundos dos Tesouros Nacionais e Bancos Centrais para socorrer os bancos privados e seguradoras, faz com que os primeiros emitam títulos da dívida pública. Esses títulos que são comprados por grupos de investidores do mercado financeiro, normalmente ligados aos segundos, que ficam com os juros da dívida pública que foi ampliada para socorrer determinados bancos, e que beneficia outros agentes com os juros dos títulos dela, como podemos demonstrar no quadro abaixo:

**Quadro 07: Mecanismo global de transformação da dívida privada em dívida pública (socialização das perdas).**



**Fonte:** Belluzzo, 2013 (FACAMP).

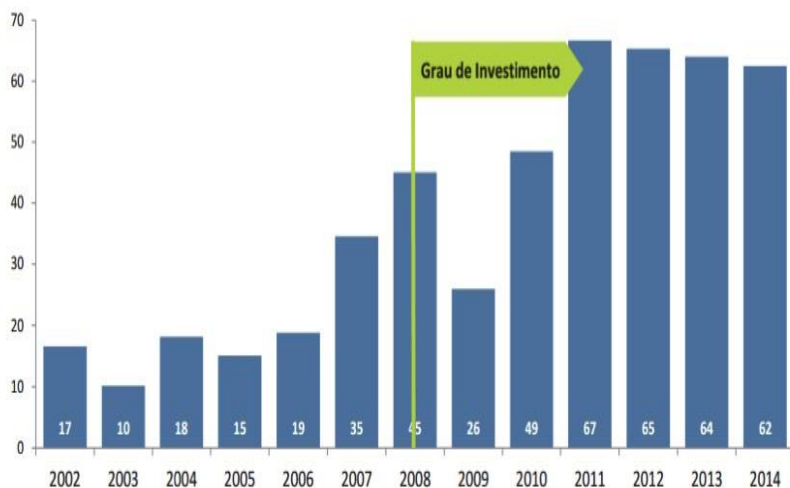


Seguindo o raciocínio do mesmo autor, os bancos financiadores “finais” de posições nestes ativos depreciados, terão que arcar com as perdas e, para tanto, vão tentar recompor seus níveis de capitalização e de liquidez, restringindo a oferta de crédito para outros agentes, inclusive aqueles mais bem situados no *ranking* de avaliação de riscos. O exemplo do Federal Reserve nos EUA é um caso didático para ilustrar esse mecanismo de transformação da dívida privada em dívida pública:

O Federal Reserve atropelou as regras e prestou socorro aos bancos de investimento. Decidiu abrir as comportas da liquidez para manter vivas as bizarras criaturas da ganância infecciosa. Os mercados aplaudem e proclamam que as autoridades monetárias, representando o interesse coletivo, não podem deixar que prosperassem e se aprofundassem o contágio, a deflação de ativos e a contração do crédito. É necessário que os bancos centrais estejam dispostos, nessas circunstâncias, a prover socorro para os mercados em crise (BELLUZZO, 2013, p.152).

Outro problema relacionado aos investimentos em infraestruturas no Brasil, está relacionado ao cenário de crise econômica com a redução dos investimentos estrangeiros diretos (IEDs) desde 2012. Se observarmos o gráfico abaixo, o ano em que o Brasil atingiu a máxima de IEDs foi o de 2011, quando foram investidos US\$ 67 bilhões. Desde então, houve uma queda de US\$ 5 bilhões de IEDs no Brasil. Com o cenário político-econômico conturbado, o Brasil se torna um destino menos seguro para os IEDs, porém às recentes desvalorizações cambiais e os juros altos podem ser um fator para atrair capitais externos para o Brasil.

**Gráfico 03: Investimento Estrangeiro Direto (IED) no Brasil (2002-2014) – em (US\$) bilhões.**



**Fonte:** Ministério da Fazenda, 2015.

O cenário político do primeiro semestre de 2016, um dos mais conturbados da história brasileira, em via do chamado “Golpe Branco”<sup>60</sup> – termo auferido a Luiz Carlos Bresser-Pereira –, em que a credibilidade do Brasil fica internacionalmente abalada. Em uma conjuntura econômica ruim, ainda a oposição política contribui de forma significativa para o agravamento da crise em todas as instâncias, no qual a grande mídia vem inflando a opinião pública contra o governo e as empresas nacionais.

### **3.1.1 Demandas infraestruturais no complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes.**

É nessa conjuntura apresentada até aqui, que a região do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes tem por desafio de modernizar e ampliar uma série de infraestruturas, tais como o aumento da bacia de evolução do complexo portuário, a dragagem emergencial do acesso aos terminais portuários e dos berços de atracação, a

<sup>60</sup> Golpe parlamentar sofrido pela presidente Dilma Rousseff no dia 17 de abril de 2016.

contenção dos sedimentos do Rio Itajaí-açu, obras para evitar enchentes nos municípios de Itajaí e Navegantes, melhorar o acesso aos terminais portuários através da duplicação da BR-470 e da Via Portuária em Itajaí e a necessidade da conexão de estradas de ferro que conectem o oeste agroexportador ao complexo portuário e logístico. Essas medidas são de caráter emergencial, observando que a região tem perdido parcelas importantes do mercado de cargas, especialmente nos últimos dois anos devidas às limitações infraestruturais evidenciadas.

O ano de 2015 ficou novamente marcado na região de Itajaí pelos impactos econômicos e sociais causados pelo grande volume de precipitação pluviométrica, como já era esperado devido ao fenômeno *El Niño*. Durante os meses de setembro e outubro de 2015 as chuvas se intensificaram em Santa Catarina, e assim como no ano de 2008, a microrregião de Itajaí – que já deveria estar mais bem preparada para lidar com esse tipo de fenômeno climático, afinal eles são cíclicos e temporalmente datados – novamente foi passiva do fenômeno climático. A emergência do desassoreamento do rio foi decretada pela prefeitura de Itajaí, homologada pelo governo estadual e avalizada pelo Ministério dos Portos. Mas a Defesa Civil Nacional a rejeitou. Operação de navios no Itajaí-açu depende do nível do rio. O leito do rio diminuiu de profundidade, caindo de 12,5 metros para 10 metros.

Para termos dimensão da urgência das obras de infraestrutura no rio Itajaí-açu, temos o exemplo do canal de acesso ao complexo portuário do Itajaí que ficou fechado do dia 09 até o dia 14 de outubro de 2015, sem nenhuma realização de manobras e operações. Com o nível do rio ainda subindo à montante, nas proximidades do município de Blumenau (estava acima de 6,8 metros no dia 14 de outubro de 2015). Com uma média de US\$ 40 mil de prejuízo por navio a cada dia parado, e isso apenas para o afretador, no quinto dia de paralização os prejuízos já somavam mais de R\$ 5 milhões.

Além dos seis navios que já aguardavam para entrar nos terminais portuários e um para sair, outros três que tinham escala prevista chegaram. A preocupação dos terminais do complexo portuário de Itajaí é que, devido à falta de perspectivas de reabertura e as incertezas oferecidas devido às eventualidades climáticas, os armadores decidam cancelar a escala e seguir para outros portos – o que pode potencializar os prejuízos, já que os terminais e a autoridade portuária perderiam em receita de movimentação e taxas. Com isso, desencadeou-se uma série de perdas econômicas que afetam todo o complexo portuário e logístico, e consequentemente toda a microrregião de Itajaí

que tem nas atividades de comércio exterior seu principal fator na composição do PIB de acordo com o IBGE (2015).

Os problemas relacionados à ineficiência infraestrutural do complexo portuário e logístico do Itajaí causam aumento dos custos de transporte, armazenagem e atraso no cumprimento de contratos, o que torna o dano com as paralizações quase incalculáveis. O impacto das cheiras e do assoreamento do rio Itajaí-açu não é só aos agentes privados, usuários e trabalhadores comissionados do complexo portuário e logístico, mas afeta a economia catarinense como um todo, pois os terminais do complexo portuário do Itajaí respondem, ao todo, por 70% do comércio exterior no estado de Santa Catarina.

Devido aos problemas relacionados à concessão de novas áreas do porto público, da atual crise econômica e dos problemas com as cheias do rio Itajaí-Açu, a área operada pela APM *Terminals* Itajaí S/A teve uma queda de 50% das linhas, muitas delas indo principalmente para o terminal da Portonave S/A em Navegantes, e para outros portos do Sul e Sudeste do brasileiro. Os usuários do complexo portuário de Itajaí/Navegantes pedem para que a autoridade portuária faça a aquisição de um correntômetro, um equipamento submerso que informa em tempo real a velocidade da corrente. Aliás, trata-se de um pedido antigo da praticagem, que atualmente afere a correnteza com equipamentos de superfície e de forma empírica. Com a aquisição do equipamento, os usuários afirmam que poderão alterar os parâmetros para manobras e operações em condições que, atualmente, não são autorizadas.

Desde a enchente de 2008, que causou enormes danos sociais e econômicos a região, já se discutia a necessidade de um canal extravasor que pudesse, em conjunto com as barragens no Vale do Itajaí, segurar a força da correnteza na foz e diminuir a quantidade de sedimentos arrastados para a zona portuária. Sete anos depois, agora em 2015, vários dos mesmos problemas retornam com as chuvas intensas e o debate sobre a necessidade da realização de obras de infraestruturas na região se reacende em meio a uma generalização de prejuízos<sup>61</sup>.

---

<sup>61</sup>No dia 22/10/2015 a Marinha emitiu um comunicado em que voltou a fechar, por tempo indeterminado, o canal de acesso aos terminais do Complexo Portuário de Itajaí/Navegantes. O motivo é o alto nível do Itajaí-açu em Blumenau, que elevou a correnteza na zona de praticagem – onde ocorrem as manobras dos navios – acima de três nós. A cidade de Itajaí ficou em estado de alerta também pela previsão de aumento da maré (DIÁRIO CATARINENSE, 2015).

O processo das cheias no Itajaí-açu, que é natural, tem sido intensificado pelo desmatamento nas margens ao longo do Vale do Itajaí e por atividades como a retirada de areia sem os devidos cuidados. A exploração provoca deslizamentos nas margens e todo esse material é levado até a foz, que sofre o assoreamento, no qual os impactos econômicos e sociais são latentes.

Podemos afirmar que o crescimento econômico e demográfico da região do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes, entra na lógica da assimetria do desenvolvimento das infraestruturas urbanas com o processo de urbanização apontada pelo geógrafo Jurandyr L. Sanches Ross (2014), que destaca que o crescimento rápido das cidades não acompanhou no mesmo ritmo o provimento de infraestruturas para a melhoria da qualidade de vida. Ao caminharmos pelas margens do Itajaí-açu, identificamos problemas além da poluição da água e do solo gerados pelas atividades antrópicas, também encontramos a miserabilidade da população pobre, que sobrevive em péssimas condições sanitárias, vivendo em adensamentos demográficos em áreas de mangues e margens do rio, correndo riscos de toda natureza<sup>62</sup>.

O Departamento de Obras e Serviços de Acessos Aquaviários da SEP, inclusive, já está em busca de cotações para lançar a concorrência ao mercado a licitação da obra o mais rápido possível, assim que a documentação estiver concluída. Além do estudo do Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH), também é necessária a homologação do decreto de emergência do município de Itajaí para que a obra possa ser feita pelo governo federal.

Aqui, cabe a nós, uma pequena indagação, pois apesar dos usuários e gestores criticarem assiduamente o papel do Estado – seja pelos impostos, seja pela burocracia, pela lentidão das obras –, os mesmos não se colocam pré-dispostos em arcar com os encargos financeiros das obras de dragagem e a ampliação da bacia de evolução dos terminais do complexo portuário do Itajaí, fazendo um discurso contraditório no qual evocam menor participação do Estado na gestão dos terminais portuários e menores tarifas de impostos, porém demandam por mais obras de infraestruturas públicas na região. A estimativa inicial é de que a obra de dragagem e de melhorias na bacia de evolução custe R\$ 40 milhões. Somente as paralizações do ano de

---

<sup>62</sup> Em visita a Itajaí em março de 2016, entrevistamos o diretor executivo do Porto de Itajaí, o Eng. Heder Cassiano Moritz, e o mesmo nos confirmou que as chuvas do segundo semestre do ano de 2015 desabrigou muitas pessoas que habitavam nas proximidades da foz do Itajaí-Açu e Itajaí-Mirín.

2015 no complexo portuário do Itajaí já geraram em torno de R\$ 60 milhões em prejuízos diretos a diversos agentes da economia do setor de transportes e logística da microrregião (REVISTA PORTUÁRIA, 2015).

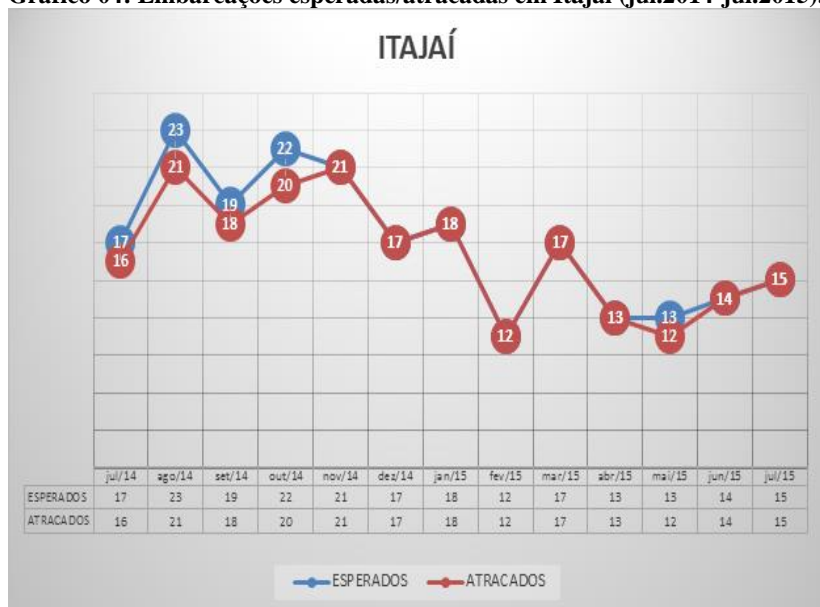
O Conselho de Autoridade Portuária (Porto de Itajaí) mantinha dragagem permanente, mas, devido à queda na arrecadação em 2015, não realizou os serviços por dois meses. A dragagem de manutenção foi retomada no início de novembro, mas o equipamento não tem capacidade para retirar a quantidade de sedimentos necessária para retomar a profundidade de 14 metros: 3,8 milhões de metros cúbicos de sedimentos estão depositados no fundo do canal de acesso aos portos.

Para evitar que esses problemas se perpetuem, a superintendência do Porto de Itajaí defende, junto à Defesa Civil estadual, que a velocidade de vazão seja considerada nos projetos de prevenção contra cheias. A abertura simultânea de comportas em barragens, por exemplo, pode provocar o que especialistas chamam de “onda de cheia” devastadora na foz<sup>63</sup>.

Como podemos observar o gráfico 05, o número de atracações no porto público de Itajaí, atualmente concedido a APM *Terminals* Itajaí S/A, tem reduzido bastante se comparado com o ano de 2014, e isso se deve principalmente as limitações de infraestruturas físicas do porto público, da limitação do porte das embarcações que podem atracar no complexo portuário e também do cenário atual da economia brasileira.

---

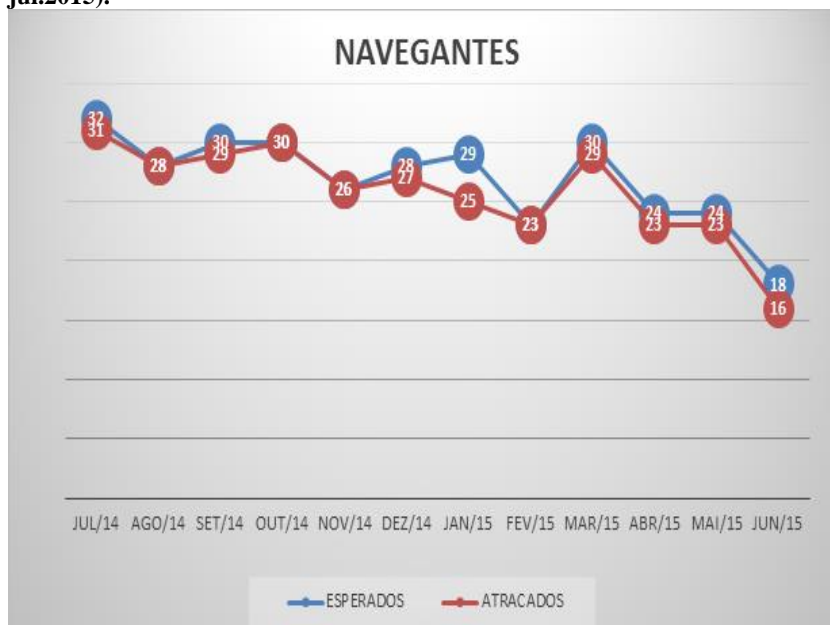
<sup>63</sup> Informações obtidas na entrevista com o diretor executivo do Porto de Itajaí, o engenheiro Heder Cassiano Moritz.

**Gráfico 04: Embarcações esperadas/atracadas em Itajaí (jul.2014-jul.2015).**

**Fonte:** Ásia Shipping, 2015.

A mesma análise também vale para o terminal de uso privativo da Portonave S/A em Navegantes, que teve uma queda considerável de atracações na segunda metade do ano de 2015, e mesmo com a migração de alguns clientes da APM *Terminals* Itajaí S/A para a Portonave S/A, a última registou quedas nas operações devido aos eventos climáticos e as limitações infraestruturais do complexo portuário do Itajaí (bacia de evolução e profundidade do rio Itajaí-açú).

**Gráfico 05: Embarcações esperadas/atracadas em Navegantes (jul.2014-jul.2015).**

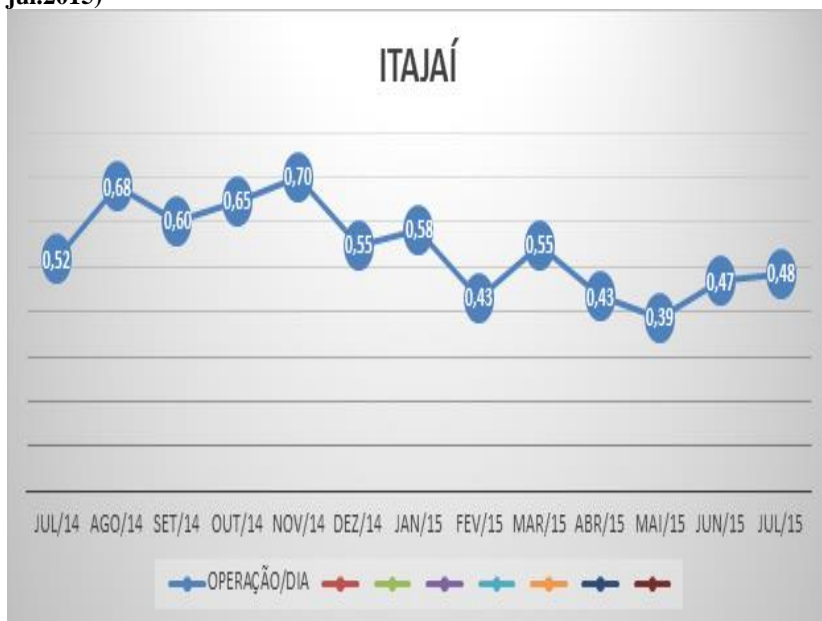


**Fonte:** Ásia Shipping, 2015.

Como podemos analisar, a *APM Terminals Itajaí S/A* tem tido menos de uma operação por dia em média (gráfico 07), e isso está atrelado as limitações infraestruturais do terminal, que vai desde o maquinário de apoio, tendo apenas dois portêineres e nenhum transtêineire RGT, as impossibilidades de expansão das áreas para abrigar contêineres, e também o fator da bacia de evolução e da ineficiência da dragagem do rio Itajaí-açu que tem criado uma deseconomia para o complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes.



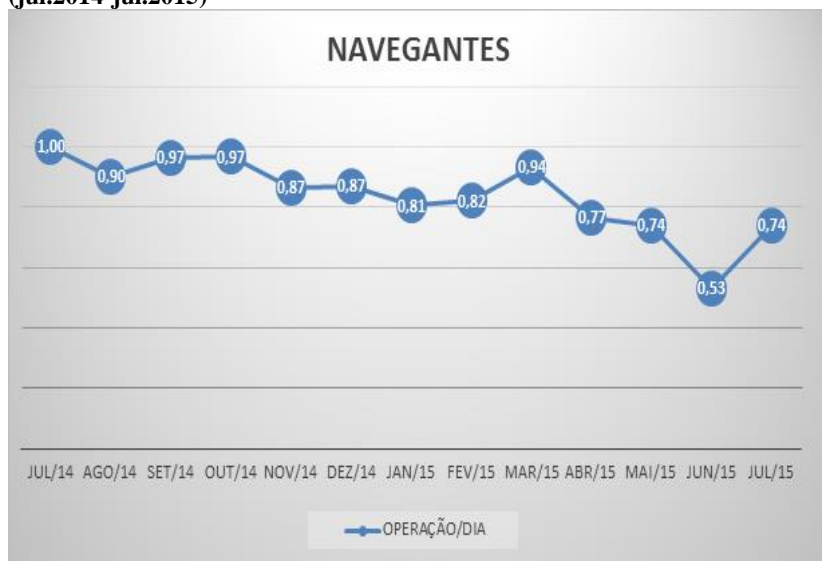
**Gráfico 06: Média diária de operações portuárias em Itajaí (jul.2014-jul.2015)**



**Fonte:** Ásia Shipping, 2015.

Já o terminal da Portonave S/A em Navegantes conta com um maquinário de apoio maior que o da APM *Terminals* Itajaí S/A, contando com seis portêineres e 18 transtêineres RGT, além de atualmente ter mais do dobro da capacidade do terminal de Itajaí em área de estrutura física para operação e de tomadas para contêineres *reefers*, o que permite ao terminal maior movimentação de cargas e número de atracações. Entretanto, desde julho de 2014, o terminal também tem tido uma média de menos de uma operação por dia.

**Gráfico 07: Média diária de operações portuárias em Navegantes (jul.2014-jul.2015)**



**Fonte:** Ásia Shipping, 2015.

Recentemente, no final do segundo semestre de 2015, governador Raimundo Colombo (PSD) assinou protocolos de intenções com 10 empresas exportadoras e importadoras para instalação ou ampliação de atividades de transporte e logística no estado de Santa Catarina. A expectativa é de criar de 645 empregos diretos com investimentos privados de R\$ 2,7 bilhões, garantindo incentivos fiscais como contrapartida. Este valor se soma a mais R\$ 4,3 bilhões aplicados em parceria entre os governos estadual e federal em obras de infraestrutura na cadeia portuária catarinense. O total de R\$ 7 bilhões deve ser injetado na economia nos próximos três anos (DIÁRIO CATARINENSE, 2015).

A ministra Kátia Abreu também anunciou a realização de um concurso público, ainda sem prazo para sair do papel, para contratação de fiscais do Ministério da Agricultura para os portos e aeroportos de todo o país, uma das principais demandas das empresas que utilizam os serviços. Segundo ela, houve um diagnóstico nacional que será apresentado de forma consolidada à presidente Dilma Rousseff. Em Santa Catarina, conforme a ministra, são necessários 16 fiscais – nove pelo déficit atual e sete para substituir profissionais que já poderiam

estar aposentados, mas que estão sendo mantidos nas funções para não prejudicar ainda mais o atendimento. A ministra não falou em prazo para realização do concurso<sup>64</sup>.

Foi instituído também um grupo de trabalho que vai elaborar o Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE) da Baía da Babitonga. O trabalho será coordenado pela Secretaria de Estado do Planejamento, com o apoio da Secretaria de Desenvolvimento Econômico Sustentável e a Fundação Estadual do Meio Ambiente (Fatma). Previsto na Política Nacional do Meio Ambiente e no Estatuto das Cidades, o ZEE é um instrumento de planejamento e ordenamento territorial que deve assegurar a conservação dos recursos naturais e garantir seu uso racional.

Outra medida foi a assinatura de um protocolo de cooperação técnica entre a Secretaria de Estado da Fazenda, a Fatma e o BRDE. O objetivo é desenvolver ações conjuntas e compartilhar informações para garantir agilidade na análise dos processos relacionados ao licenciamento ambiental, otimizar o acesso ao crédito para financiamentos de projetos voltados a implantação ou expansão de empreendimentos portuários ou retroportuários, portos secos e centros logísticos industriais aduaneiros. A parceria tem validade de dois anos.

Foi anunciado ainda que o governo do Estado, por meio da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico Sustentável, fará um diagnóstico das importações e exportações dos portos brasileiros, classificando-as por atividades e setores produtivos, associando às características da cadeia produtiva catarinense e à especialização dos portos do Estado. Este diagnóstico identificará os principais clientes dos portos catarinenses e será disponibilizado aos gestores do setor para que tenham informações qualificadas para identificar e conquistar novas oportunidades de negócios (DIÁRIO CATARINENSE, 2015).

---

<sup>64</sup> Além disso, Kátia Abreu divulgou a implantação de um programa que prevê o uso de um sistema de lacre eletrônico para reduzir o tempo de liberação de contêineres de frigoríficos, em um primeiro momento, e de soja posteriormente. O sistema está sendo elaborado pelo Ministério da Agricultura em conjunto com a Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carne (Abiec) e Universidade de São Paulo (USP). A previsão é que esteja em implantação até o fim do ano. Os testes realizados até agora indicam uma redução de 57 horas no tempo entre a chegada dos contêineres aos portos e a liberação das mercadorias (DIÁRIO CATARINENSE, 2015).

Em novembro de 2015, o governador Raimundo Colombo (PMDB) esteve em Itajaí para liberar licença ambiental autorizando as obras de dragagem para ampliação da bacia de evolução do porto. Os serviços vão permitir maior movimento de carga nos portos de Itajaí e Navegantes. A execução do projeto exigirá R\$ 105 milhões, oriundos do BNDES e já disponíveis. Concorrência foi vencida pela Triunfo. Desde fevereiro, Itajaí aguardava a liberação da licença. A médio e longo prazo, a obra dará nova dinâmica à economia da região. A curto prazo, contudo, o complexo portuário continua dependendo das obras emergenciais de desassoreamento.

Joséf Barat (2001) demonstra a importância de se resolver à questão dos gargalos infraestruturais do território nacional para o aumento das determinantes que legitimam à expansão do comércio exterior, pois com a “crescente inserção da produção nacional no mercado mundial e as novas escalas impostas pela globalização tornam importante o suporte da navegação de longo curso e do transporte aéreo de bandeira nacional” (Ibidem, p.224). Isto porque a redução do pagamento de fretes em moeda estrangeira tem um papel importante no equilíbrio da conta corrente do “Balanço de Pagamentos”. A expansão da frota mercante dependerá, obviamente, do crescimento tanto da construção naval quanto dos armadores nacionais. Mas, para o mesmo autor “não se avançará muito se os portos persistirem como gargalos ao comércio e à navegação pelas dificuldades burocráticas, pelos longos tempos de espera e pelos custos elevados” (Idem).

A atual conjuntura pressiona pela realização de um complexo de infraestruturas integradas no território brasileiro, com o objetivo de aumentar os níveis de produtividade em geral, possibilitar diminuir os custos logísticos e de melhorar as condições de escoamento da produção.

Desde o final da década de 1980, em que a divisão internacional do trabalho tornou-se cada mais intensa, as cadeias produtivas se apresentam em formatos de redes cada vez mais complexas, fazendo que os territórios necessitem constantemente de mais vias de acesso integradas e fluidas, redes de comunicação rápidas e densas, capacidade de armazenagem e gerenciamento da produção. Para isso são necessários investimentos continuados e consistentes em aumento de capacidade dessas infraestruturas, assim como em inovação tecnológica e gerencial. No que diz respeito às políticas e às ações relacionadas às infraestruturas, é importante “levar-se em conta a tendência mundial de rápidos avanços tecnológicos e de escala em todos os seguimentos infraestruturais” (BARAT, 2011, p.243).

Não são só os aspectos econômicos ou políticos que dificultam à realização de novas obras de infraestruturas de transportes, podemos citar com muita convicção que o momento atual de crise política e econômica mostrou que muitos dos gestores de nosso país, como o ex-Ministro da Fazenda Joaquim Levy, não compreenderam bem o processo histórico em que se desenrola os ciclos da economia brasileira, pois através do catastrófico ajuste fiscal realizado no ano de 2015, os gestores atuais da economia nacional partem de uma premissa na qual Rangel já criticava desde os anos 1960, a “asnática suposição de que aceleração da inflação é fruto da aceleração do crescimento e não da sobreveniência da recessão” (RANGEL, 2005, p.411)<sup>65</sup>.

A questão da *capacidade ociosa* ainda parece ignorada ou desconhecida por muitos economistas e cientistas políticos brasileiros, herança de nosso academismo com “complexo de vira-lata”, que desvaloriza e e ingora as teorias econômicas baseadas na realidade brasileira. Historicamente, não é nenhum pouco difícil observar que às interpretações *mainstreams* sobre a história econômica do Brasil, inclusive de autores marxistas, são meros modelos adaptados da realidade de outras nações. Sem embargo, interpretações originais e mais bem conexas com às transições dos modos de produção no Brasil, como as dos autores Nelson Werneck Sodré, Alberto Passos Guimarães e Ignácio Rangel permanecem restritas a análise de pouquíssimos intelectuais no Brasil.

Nessa conjuntura, Ignácio Rangel percebendo o problema da crise e diagnosticando que a saída para o desenvolvimento do Brasil seria resolver à questão da capacidade ociosa, desconsiderando as análises convencionais que consideravam que a inflação é que causava a crise, fez com que o mesmo autor passasse pelo papel de “profeta maldito”, no qual muitas de suas ideias foram ignoradas:

Ora, todos os nossos planos de combate à inflação, de estabilização e congêneres – componente indefectível de todos os nossos planos ou programas de desenvolvimento – postulam, como artigo de fé, uma demanda excessiva, que é mister limitar, comprimir, sufocar. E nós, os poucos economistas que superamos esse equívoco, não podemos deixar de compreender as dificuldades que Galileu,

---

<sup>65</sup> Sobre as interpretações das causas da inflação brasileira, recomendamos ao leitor à leitura de Bielschowsky (2000).

pretendendo convencer seus recalcitrantes contemporâneos de que o movimento aparente dos astros era enganador. No Brasil, nem sempre nos ameaçam com a fogueira, mas, sem falta, colocam-nos em posição de não traduzir em atos nossas esdrúxulas ideias. Com uma inflação destas, como acreditar que a demanda seja insuficiente e não excessiva? (RANGEL, 2005, p.537).

Para Rangel, a questão é ociosa porque no Brasil o monopólio, *lato sensu*, está em toda parte, é “pervasivo”, pois temos em nosso território “monopólios pré-capitalistas, herança não liquidada do feudalismo, e monopólios avançados, característicos do capitalismo desenvolvido, prenúncios do socialismo” (Ibidem, p.413).

O mesmo autor destaca o fato de ignorarmos que a poupança não passa do próprio investimento, visto retrospectivamente ou *ex post*. Consequentemente, a tributação das camadas mais pobres da população não pode aumentar a poupança porque não terá o “condão de aumentar os investimentos das *camadas poupadoras*”, visto como estes se determinam objetivamente por razões, especialmente em função das oportunidades de inversão, as quais não são melhoradas por tal meio. O contrário é verdade” (RANGEL, 2005, p.494). Nesse sentido, o referido autor seria provavelmente contrário às medidas atuais tomadas pelo ex-Ministro da Fazenda, Joaquim Levy e apoiadas pelo governo federal de ajuste fiscal e os juros altos<sup>66</sup>.

Rangel entendeu o que era claro “tanto para Marx, como para Keynes, que a acumulação de capital, o investimento, gera poupança e não ao revés, como pretendem as teorias convencionais (BELLUZZO, 2013, p.84).

Belluzzo (2009) afirma que na medida que a taxa de investimento do setor privado se acelerar, manifestarão os seguintes efeitos macroeconômicos: redução de déficit público e ampliação de déficit externo, acompanhados de crescimento do emprego, da renda corrente e da redução das margens de capacidade ociosa. Cabe acrescentar, que nenhum investidor – racionalmente falando – estará

---

<sup>66</sup>Agradeço as conversas com o Prof. Carlos José Espíndola (UFSC) sobre a questão do ajuste fiscal e de como essa medida é contrária ao pensamento de Ignácio Rangel.

disposto a investir, se a taxa de lucro esperada dessa inversão for inferior à taxa de juros vigente no mercado.

As recomendações neoliberais para as nações em desenvolvimento, faz os países e as regiões se engalfinharem, uns para reverter os déficits externos, outros para manter seus superávits. Os governos ensaiam políticas de austeridade fiscal, como no caso brasileiro. Para Belluzzo (2013), tais decisões são “racionais” do ponto de vista macroeconômico e virtuosas sob a ótica da gestão das finanças domésticas, mas perversas para o conjunto da economia. Se todos pretendem cortar gastos, realizar superávits e se tornar líquidos ao mesmo tempo, o resultado só pode ser a queda da renda, do emprego e o crescimento do “peso” das dívidas cujo “valor” está fixado em termos nominais. É o paradoxo da desalavancagem no qual o Brasil parece ter adentrado, também conhecido como o “inferno das boas intenções, cujas chamadas crepitam no conhecido, mas sempre descuidado território das falácias de composição” (Ibidem, p.161-2). Se bem interpretadas, as falácias poderiam nos aconselhar a discernir os fundamentos macroeconômicos da microeconomia, como bem analisa o referido autor.

A realização de obras de infraestruturas de transportes também se esbarra na gigante burocracia que a socialdemocracia oferece. A necessidade de perpassar por diversos ministérios, órgãos de diversas escalas e por profissionais com diversas concepções – que em muitos casos contrariam um projeto de desenvolvimento nacional –, dificulta uma ação unitária e que os problemas sejam resolvidos rapidamente, de forma que não ajam grandes perdas sociais e econômicas, como está havendo no complexo portuário e logístico do Itajaí. O filósofo esloveno Slavoj Žižek (2012) afirma que o capitalismo contemporâneo tende a gerar situações em que são necessárias intervenções rápidas e em grande escala, mas o problema é que o arcabouço institucional democrático-parlamentar não permite facilmente essas intervenções.

### **3.2 Tendências tecnológicas para o setor marítimo-portuário e pressão para modernização das infraestruturas de transportes do complexo portuário de Itajaí/Navegantes.**

Se outrora o complexo portuário de Itajaí/Navegantes gozou de prestígio nacional no que se refere a capacidade de receber embarcações modernas e com grande capacidade de armazenagem de cargas específicas, o período atual já contrasta a antiga concepção de porto moderno. Destarte, quais objetos tecnológicos que evoluíram nos últimos 20 anos que o espaço do complexo portuário do Itajaí não

acompanhou? Aqui faremos uma exposição lacônica sobre a relação entre competitividade, desenvolvimento tecnológico e a marginalização do espaço.

Milton Santos (2009) enfatiza que o que conduz a esse envelhecimento rápido do patrimônio técnico que nos cerca é a doutrina e a prática da competitividade. Esta induz a um “uso acelerado, e rapidamente substituído, de novos-novos-novos objetos, de novas-novas-novas formas de organização” (Ibidem, p.222). Esse resultado imperativo da competitividade faz com que equipamentos e lugares se tornem rapidamente envelhecidos e sejam declarados incapazes ou insuficientes para fornecer novos esforços úteis. O mesmo autor afirma que a competitividade não advém dos aspectos técnicos, mas sim da política:

Um mundo que resista à atual noção de competitividade permitiria certamente, um outro tipo de relações entre as empresas, entre as pessoas, entre os lugares. Não vem da técnica essa necessidade frenética de competitividade, mas da política. Não é a técnica que exige aos países, às empresas, aos lugares ser competitivos, mas a política produzida pelos atores globais, isto é, empresas globais, bancos globais, instituições globais (SANTOS, 2009, p.222).

Podemos destacar dois tipos de estratégias competitivas, que Selingard-Sampaio (2009) baseada em Fajnzylber (1988), as apresenta como; uma “espúria”, que se ancora em subsídios, baixos salários, desvalorização cambial etc., mas que não se mantém além do curto prazo, e não redundam, pois em melhoria do nível de vida; e uma “autêntica”, que visa ao incremento da produtividade e procura atingi-la por meio de contínuos avanços tecnológicos. Porém, se formos olhar a realidade, não podemos discernir as duas formas de competitividade, pois elas se complementam se usadas adequadamente, basta pensarmos no modelo chinês como demonstra Jabbour (2012). Evidentemente, no Brasil ordinariamente as “decisões de política cambial e tarifária são tomadas em vista de objetivos muito mais imediatistas” (RANGEL, 2005, p.470).

Para Benko (2001) a concorrência espacial se define em dois níveis, um situado no plano do controle de custos (e ligado à repartição dos fatores gerais de produção), e outro relativo às especificidades



territoriais (ou recursos específicos, historicamente construídos), que podem estabelecer uma diferenciação mais duradoura dos territórios.

Podemos destacar que uma das características do mundo atual é a exigência de fluidez para a circulação de ideias, mensagens, produtos ou dinheiro, interessando aos agentes hegemônicos (SANTOS, 2009). A fluidez contemporânea é baseada nas redes técnicas, que são um suporte da competitividade. Disso resulta “a busca voraz de ainda mais fluidez, levando a procura de novas técnicas ainda mais eficazes. A fluidez é, ao mesmo tempo, uma causa, uma condição e um resultado” (Ibidem, p.274).

Eventualmente, os espaços com menor fluidez são duramente penalizados com a perda de competitividade por tornarem-se obsoletos aos novos objetos técnicos. A criação de novos objetos técnicos e a discrepância de adaptação dos territórios nacionais aos primeiros, pode gerar o desenvolvimento econômico nos que tiverem maior facilidade em prover seu território com as infraestruturas necessárias para receber os novos objetos técnicos, bem como criar deseconomias e a destruição de cadeias de produção e de serviços, nos países que se mostrarem mais lentos na absorção dos novos padrões técnicos. Com a mundialização do capital, o papel do Estado na manutenção do território torna-se primordial, pois:

Inopinadamente, parques produtores inteiros são convertidos, por efeito da integração, em agrupamentos de empresas marginais, e é óbvio que, se não tratarmos com cuidado essa questão, as forças centrífugas poderão desenvolver-se e, eventualmente, prevalecer (RANGEL, 2005, p.452).

O mesmo autor afirma que não ater-se a esse problema, e sair em campanha pela unificação do mercado mundial (os defensores da globalização) quando ainda “não unificamos o mercado nacional e quando essa unificação se revela carregada de problemas, é na melhor das hipóteses uma temeridade” (Ibidem, p.453).

Nesse contexto, o setor marítimo-portuário tem estado em grande alarde devido às obras de expansão do Canal do Panamá. Com a realização da obra, a tendência é que mais embarcações de grande porte, do tipo *Pós-Panamax* circulem pelo Pacífico e o Atlântico. Usuários e empresas de muitas zonas portuárias tem ficado receosos com a possível perda de clientes devido às restrições infraestruturais para receber essas

grandes embarcações. Alguns jornais regionais têm feito algumas matérias de caráter apocalíptico sobre o que seria o fim do complexo portuário e logístico do Itajaí devido à incapacidade do complexo portuário em receber embarcações de quinta geração, alertando que a única solução seria a rápida adaptação infraestrutural do complexo portuário do Itajaí.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) fez recentemente, no ano de 2013, um estudo sobre os possíveis impactos da ampliação do Canal do Panamá no setor marítimo-portuário brasileiro. De acordo com estudo, o cenário mais provável é projetado que o total de cargas (em toneladas) que transitam pelo Canal do Panamá apresente uma taxa média de crescimento de 3,2% ao ano até 2025, horizonte de tempo considerado nos estudos. Em termos de número de navios que passam pelo Canal do Panamá, as estimativas indicam um incremento da ordem de 2,2% ao ano. Esse comportamento está respaldado principalmente no aumento de cargas sendo transportadas pelos navios porta-contêineres.

Entre diversas determinantes, os aspectos técnicos e físicos são fatores que influenciam a capacidade do Canal em suportar o aumento e as alterações da demanda. Os mais relevantes destes fatores são as variações de tamanhos e tipos de navios que transitam pelo Istmo. Nas atuais configurações do Canal, quanto maiores os navios, menor o trânsito que poderá ser suportado pela via. Concomitantemente, os registros dos últimos anos indicaram um crescimento médio de 20% no tamanho dos navios que circulam por esta região (ANTAQ, 2013).

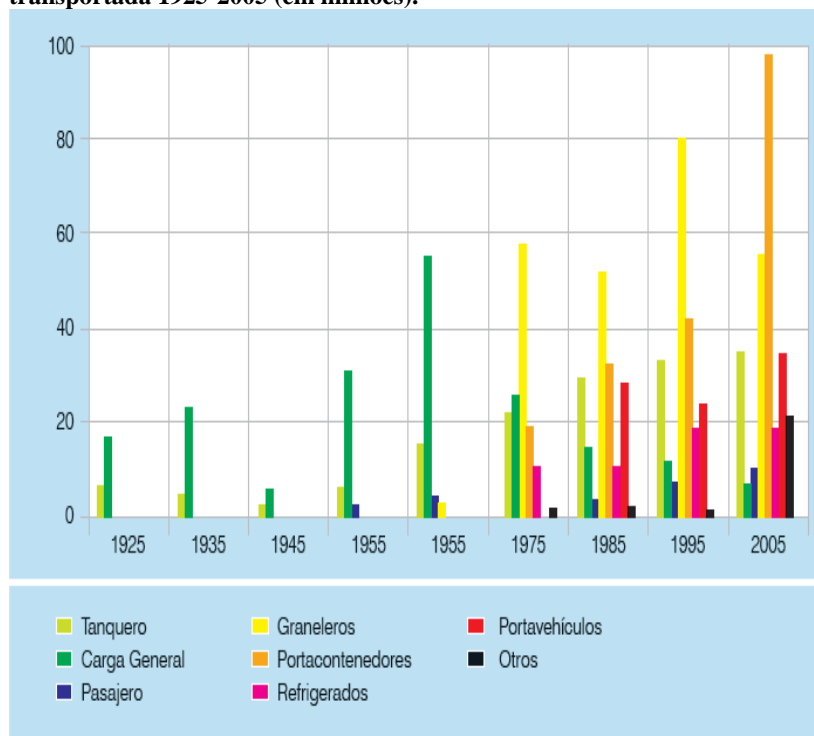
O nível de serviço do Canal é especialmente importante para aqueles segmentos que operam com itinerários e cargas de alto valor agregado, tais como os segmentos de porta-contêineres e navios porta-veículos (Ro-Ro).

A ANTAQ afirma que a utilização da rota do Panamá é determinada por três componentes principais: o preço, o movimento de cargas derivado do intercâmbio comercial e a localização dos pontos de origem e destino das cargas. Desta maneira é importante ressaltar que apesar de o Canal manter uma relação comercial com as companhias de navegação, a característica de sua demanda é determinada pelo tipo de carga, suas opções de rota de transporte e os pedágios cobrados (taxas de passagem). Portanto, considerando-se todos os segmentos, o volume de tráfego pelo Canal depende, dentre vários itens, da demanda e condições do transporte marítimo a serviço do comércio mundial.

Em todos os cenários e segmentos considerados no estudo da ANTAQ, o incremento será proporcionalmente maior em tonelagem do

que em número de navios que transitarão pelo Canal, o que é decorrência do aumento da participação dos navios de maior porte que trafegarão por esta passagem. Neste contexto e seguindo a tendência de aumento do volume esperado de carga, estima-se que o segmento que continuará apresentando as maiores taxas de crescimento é o de porta-contêineres, seguido pelos de porta-veículos (Ro-Ro) e de passageiros (Gráfico 09).

**Gráfico 08: Fluxo marítimo do Canal do Panamá em tonelagem líquida transportada 1925-2005 (em milhões).**

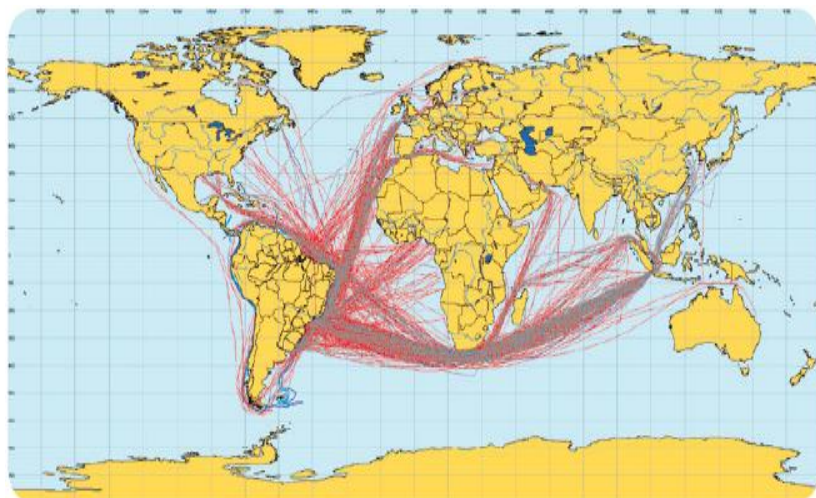


**Fonte:** Autoridade do Canal do Panamá (ACP) *apud* ANTAQ, 2013.

Com o intuito de criar condições para enfrentar o crescimento na movimentação de cargas, atender às demandas do mercado e continuar sua operação de maneira competitiva, a Autoridade do Canal do Panamá (ACP) iniciou o projeto de expansão do Canal do Panamá. O objetivo é o de ser capaz de suportar a passagem de navios *Post-*

*Panamax*, cuja capacidade de carga elevará sobremaneira o grau de movimentação no Canal do Panamá. Acompanhando as tendências do setor de transporte marítimo, a ACP objetiva gerar economias de escala para todos os agentes que operam nesta passagem, ao mesmo tempo em que coloca o Canal do Panamá em novas condições competitivas com relação a outras rotas de navegação.

Porém, a expansão do Canal do Panamá, de acordo com a ANTAQ (2013), não é motivo de alarde como se tem frequentemente noticiado na mídia, pois no que tange à utilização atual do Canal, o grau de detalhamento dos fluxos de navegação estampado na imagem (imagem 04) permite a análise das principais rotas selecionadas por navios que entram e saem de portos no Brasil, com destaque para o grande fluxo de embarcações com origem ou destino nas regiões Sudeste e Sul, que utilizam a rota pelo Cabo da Boa Esperança. Nota-se reduzido movimento pelo Canal do Panamá, antecipando um diagnóstico de que esta rota não exerce grande influência no mercado externo do país nos dias de hoje.



**Imagem 04:** Intensidade do fluxo das Rotas das embarcações que atracam no Brasil acompanhadas pelo Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM do dia 31/05/12).

**Fonte:** ANTAQ, 2013.

Como pudemos analisar, a ampliação do Canal do Panamá não é algo que causará grandes impactos no setor marítimo-portuário

nacional, nem é um fator temerário para o complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes. O fato é que independente disso, os armadores já tendem a utilizar maiores embarcações, pois as vantagens da economia de escala são amplas para maiores embarcações. É mister que maiores navios necessitam também de maiores instalações portuárias, e os carregamentos menos frequentes e com maior volume individual implicam maiores estoques, e consequentemente à ampliação da capacidade da zona secundária (HARA, 2013).

Sem embargo, as zonas portuárias que não se adaptarem rapidamente às novas tendências tecnológicas marítimo-portuárias, correm o risco de sofrerem o que Roberto Lobato Corrêa chama de “marginalização espacial”. Esse conceito, para o referido autor, pode ser compreendido da seguinte forma:

O valor atribuído a um dado lugar pode variar ao longo do tempo. Razões de ordem política, econômica ou cultural podem alterar a sua importância e, no limite, marginalizá-lo, deixando a margem da rede de lugares a que se vinculava (CORRÊA, 2006, p.40).

Laxe (2005) destacou as novas tendências para a operação e os novos sistemas portuários do século atual, dentre elas, podemos destacar o aumento do tamanho das embarcações, que consequentemente pressionam o aumento da profundidade dos canais, largura das bacias de evolução e aumento dos berços de atracação. Essa nova tendência de embarcações (observe a Imagem 05) tem sido o principal gargalo do complexo portuário do Itajaí, que atualmente pode receber embarcações com até 12,8 metros de calado e 300 metros de comprimento, ou seja, embarcações até de quarta geração.

GERAÇÕES	Tipo	Comp.	Calado	TEU	Vel. (nós)
Primeira Geração (1956-1970) 	Navio Cargueiro Convertido	135,0m	9,0m	500	10/12
	Navio Tanque Convertido	200,0m	9,0m	800	10/12
Segunda Geração (1970-1980) 	Navio Container Celular	215,0m	10,0m	1.000/ 1.200	12/18
Terceira Geração (1980-1988) 	Classe Panamax	250,0m	11,0m	3.000	18
		290,0m	12,0m	4.000	22
Quarta Geração (1988-2000) 	Post Panamax	275,0m 305,0m	11,0m 13,0m	4.000 5.000	22/26
Quinta e Sexta Geração (2000-2011) 	Post Panamax Plus	335,0m 365,0m	14,0m 15,0m	6.000 12.000	28 (+)

**Imagem 05:** Aumento do porte e dimensão dos navios.

**Fonte:** Kolhy(2014). **Adaptação:** Wander Luis de Melo Cruz (2015).

Recentemente o complexo portuário de Itajaí/Navegantes se encontra refém de duas grandes obras: o aumento da bacia de evolução e sua dragagem. Os principais concorrentes (Itapoá, Paranaguá, Santos e etc.) tem capacidade de receber navios de no mínimo 334 metros, enquanto em Itajaí e Navegantes tem capacidade máxima para navios de até 300 metros, ou seja, não comporta navios de quinta geração os *Post Panamax Plus* (Imagem 1). Os navios de quarta geração (*Post Panamax*) já são considerados pequenos, pois os armadores já sinalizam a tendência de expansão do uso de embarcações de 400 metros. E o complexo portuário de Itajaí/Navegantes não pode receber nem navios de 330 metros devido as limitações de sua bacia de evolução. Para termos dimensão da urgência dessas obras, basta identificarmos o contexto atual do complexo portuário, no qual um navio de 300 metros só pode fazer o giro se não houver nenhuma embarcação atracada. Ampliando a bacia de evolução e com as obras de dragagem será possível a entrada de navios maiores.

Para os armadores é mais vantajoso embarcações de maior porte, pois navios maiores podem transportar um maior número de contêineres e ter menores encargos financeiros, isso porque reduz os gastos com atracação e com mão-de-obra especializada. Uma embarcação de grande porte paga por uma única atracação, diferentemente seria se fosse realizado o transporte da mesma carga por várias embarcações de menor porte, que resultaria no custeio de pagamento de várias atracações e também no uso de mais mão-de-obra.

As atenções dessas limitações a determinados tamanhos de embarcações se materializa no risco de perder uma linha regular que vem da Ásia, que atraca um navio por semana, sendo que dos 11 que fazem essa linha, seis não atracam mais no complexo portuário do Itajaí porque a extensão das embarcações é maior que 330 metros. As dificuldades dos clientes são grandes, pois as cargas vão para outros portos, para serem transferidas para outros navios de menor porte ou para caminhões e, em alguns casos voltar para Itajaí, prejudicando a logística drasticamente. Sem levar em conta que o atraso dessas obras tende a diminuir no médio prazo a movimentação de cargas no complexo portuário de Itajaí/Navegantes. Existe um grande temor por parte dos operadores de terminais do complexo portuário de Itajaí/Navegantes de que o mesmo perca a linha de importação da Ásia para outros portos<sup>67</sup>. Isso é algo, que se de fato acontecer, terá consequências extremamente negativas para toda a região do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes, o que de fato seria um indício de marginalização espacial.

Outro problema é o da dragagem e os berços de atracação do Rio Itajaí (na instância da Portonave S/A e APM *Terminal* Itajaí S/A) que atualmente podem receber embarcações com até 12,8 metros de calado, sendo que a demanda atual dos usuários do canal é aprofundar o leito do rio para que os berços possam receber embarcações de 14 metros de calado. A dragagem tem uma importância fundamental na movimentação de cargas: a cada metro de profundidade no rio os operadores conseguem colocar 700 contêineres a mais nas embarcações<sup>68</sup>, otimizando de forma significativa a operação portuária. A dragagem do rio chegou à 14 metros em 2010, porém com as cheias dos anos 2011 e 2015, o rio foi bastante assoreado com sedimentos vindos da montante, perdendo quase um metro e meio de profundidade. Os terminais têm problemas por estarem localizados geograficamente à jusante do Rio Itajaí-açú, e com isso, quando os índices de precipitação são elevados à montante do rio, o volume de sedimentos arrastados para a área portuária é volumoso, diminuindo abruptamente a profundidade do cais.

A primeira fase das obras inclui a obra da bacia de evolução a partir de um investimento estadual de R\$ 104 milhões. A execução do projeto será responsável por aumentar a profundidade do canal e

---

<sup>67</sup> Informações obtidas em visita a APM *Terminals* Itajaí S/A.

<sup>68</sup> Considerando a média dos tipos de navios transportadores de contêineres.

permitirá que navios de até 335 metros de comprimento e 48 de boca<sup>69</sup> (largura) tenham acesso aos berços portuários. A obra deve ser concluída em 2016. (REVISTA PORTUÁRIA, 2015).

Já a segunda fase das obras, com recursos de aproximadamente R\$ 208 milhões, previstos no orçamento de 2015 da União, deve garantir ao complexo portuário do Itajaí uma bacia de evolução de 530 metros de diâmetro, com capacidade para operar navios de até 366 metros de comprimento e 51 de boca. A segunda etapa também prevê a realocação do molhe<sup>70</sup> norte, possibilitando que o canal de acesso fique com a largura de 220 metros (Idem).

Os terminais localizados mais ao interior do Rio Itajaí, por exemplo, a Polyterminais S/A, o Terporti S/A e o Terminal Braskarne, devido à diminuição da profundidade do leito do rio e das maiores limitações de giro das embarcações (bacia de evolução) ao longo do Rio Itajaí, recebem navios de menor porte que os terminais da Portonave S/A e a APM *Terminals* Itajaí S/A que estão localizados à jusante do rio.

Os terminais de uso privativo têm mais vantagens para investir em bens de capital, pois não necessitam passar por algumas burocracias, tais como licitações, aprovação de órgãos externos para aquisição de bens de capital e para a execução de determinadas obras de infraestruturas, que normalmente são entraves comuns aos terminais públicos.

---

<sup>69</sup>DIMENSÕES DE UM NAVIO: a) Comprimento: Comprimento entre perpendiculares - comprimento de fora a fora - comprimento da linha de flutuação. b) Altura: borda livre - calado - calado aéreo - flecha do vau - guinda - imersão - pontal -tosado. c) Largura: boca d) Linha: linha de água, Linha *Plimsoll*. e) Volume: arqueação, arqueação líquida, arqueação bruta, tonelagem. f) Capacidade: unidade equivalente a 20 pés (TEU), porte bruto, porte útil.g) Peso: deslocamento, deslocamento leve, deslocamento padrão, deslocamento carregado, deslocamento normal. h) Estabilidade: caimento, adernamento.i) Limites:Aframax- Capesize- Chinamax - Supramax - Handymax - Handysize - Malaccamax- Panamax - Post-Panamax - Q-Max - Seawaymax- Suezmax – VLCC – ULCC.

<sup>70</sup>Um molhe é uma obra marítima de engenharia hidráulica que consiste numa estrutura costeira semelhante a um pontão, ou estrutura alongada que é introduzida nos mares ou oceanos, apoiada no leito submarino pelo peso próprio das pedras ou dos blocos de concretos especiais (tetrápodes ou outros), emergindo da superfície aquática. É, portanto, uma longa e estreita estrutura que se estende em direção ao mar.



No que diz respeito a área retroportuária, a fluidez das cidades de Itajaí e Navegantes é, de certa forma, comprometida por frotas de caminhões que apenas transitam em seus respectivos perímetros urbanos fazendo o transporte de contêineres entre portos, terminais, armazéns e DEPOTs. Existe o projeto da via portuária em Itajaí em obras, que tem por objetivo conectar o porto a BR-101, as obras, porém desaceleraram no último ano. O Programa de Aceleração do Crescimento 2 (PAC 2), vem realizando as obras de duplicação na BR-470 nos trechos que conectam o município de Blumenau/SC à Avenida Portuária em Navegantes, tendo como órgão responsável o Ministério dos Transportes e executor o DNIT. Foram investidos de 2011 a 2014 cerca de R\$ 250,43 milhões na obra (MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, 2014).

Porém as obras de duplicação, apesar de serem de incontestável importância, apenas amenizam um problema “crônico” do Brasil e de Santa Catarina que é a baixíssima intermodalidade. Pois, a inexistência de uma linha férrea eficiente que ligue o oeste agroindustrial aos portos e a outros estados do território nacional e sul-americano: sobrecarrega, sucateia, prejudica o trânsito de automóveis nas rodovias (causando inúmeras mortes), gera custos e desperdícios para empresas e indivíduos. Atualmente existe um projeto para a construção da “Ferrovia do Frango” que pretende ligar o complexo portuário de Itajaí/Navegantes ao oeste catarinense, obra que pode ser um movimento real em direção ao aumento da fluidez (tanto de pessoas, como de mercadorias) no estado de Santa Catarina.

### **3.3 A relevância das vias de acesso: a necessidade de investimentos em transporte intermodal em questão.**

Diante das dificuldades e das barreiras para solucionar o impasse dos transportes no Brasil, desponta-se, principalmente, a intermodalidade. Todavia, a realidade brasileira demonstra uma incipiente utilização conjunta dos modais de transporte terrestre e aquático, sendo oposta à de muitos países de proporção territorial continental, com destaque para o Canadá, a China, os EUA e a Rússia. O transporte marítimo, por sua vez, demanda menos por mudanças na paisagem, embora também afete o ambiente aquático, podendo comprometer a biota e a qualidade da água em caso de acidentes.

O transporte hidroviário, em comparação ao ferroviário e, sobretudo ao rodoviário, apresenta as seguintes especificidades e vantagens: do ponto de vista econômico, o baixo custo do frete e a grande capacidade de escoamento de cargas; do ponto de vista natural, um sistema que respeita, em parte, o traçado original dos rios e dos

mares e é menos agressor ao meio ambiente; do estrutural, necessita da intermodalidade para às importações e exportações; e em relação ao risco, caracteriza-se pela baixa ocorrência de acidentes (FELIPE JUNIOR, 2014).

A intermodalidade se enquadra no que Santos (2009) chama de *objetos viáveis em conjunto*, pois para a realização do transporte intermodal é necessária à existência de pelo ou menos dois modais de transportes distintos, por exemplo: ferroviário e rodoviário, ferroviário-cabotagem-rodoviário, aéreo e rodoviário ou ferroviário-rodoviário-marítimo/aeroviário – o mais indicado para os países de grandes dimensões como o Brasil – entre outras possíveis combinações intermodais.

A integração do espaço através do transporte é um elemento essencial do planejamento capitalista. Santos (2003) destaca que na sua fase anterior, o sistema estava primordialmente interessado nas rotas que ligavam os principais centros de produção e consumo. Atualmente também há preocupação com redes de ramais. A minimização dos impactos financeiros das distâncias geográficas estimula cada vez mais a especialização agrícola e a difusão do consumo. Às trocas inter-regionais experimentaram um desenvolvimento importante, trazendo, como consequência, a “expansão do nexa monetário e uma tendência geral para a concentração capitalista” (SANTOS, 2003, p.25).

Infelizmente, as cadeias logísticas do Brasil são dependentes de uma matriz de transporte de carga bastante distorcida. Barat (2011) e Hara (2013) demonstram que o transporte rodoviário é responsável por mais de 60% da movimentação de cargas do país. Caso o minério de ferro (principal carga cativa da ferrovia) for excluído, a participação dos transportes por caminhões se aproxima dos 70%, o que não tem paralelo com a média dos países com as dimensões territoriais do Brasil.

Para termos noção da necessidade da importância da intermodalidade para o estado de Santa Catarina, podemos exemplificar a entrevista de Mário Lanznaster<sup>71</sup> para o Anuário 2015 da Revista Portuária Economia & Negócios, no qual ele afirma que as deficiências de logística de transporte potencializam dois problemas de questão geográfica (a agroindústria do oeste catarinense está distante dos grandes centros de consumo) e a questão da insuficiência do principal insumo (milho e farelo de soja). Santa Catarina importa mais de 2 milhões de toneladas desses grãos por ano do centro-oeste brasileiro, região à mais de 2 mil quilômetros das agroindústrias de Santa Catarina.

---

<sup>71</sup>Presidente da Coopercentral Aurora Alimentos.

São necessárias mais de 50 mil viagens/ano a um custo financeiro de 5 bilhões de reais, sem entrar nessa conta os custos humanos e ambientais. Para o mesmo empresário:

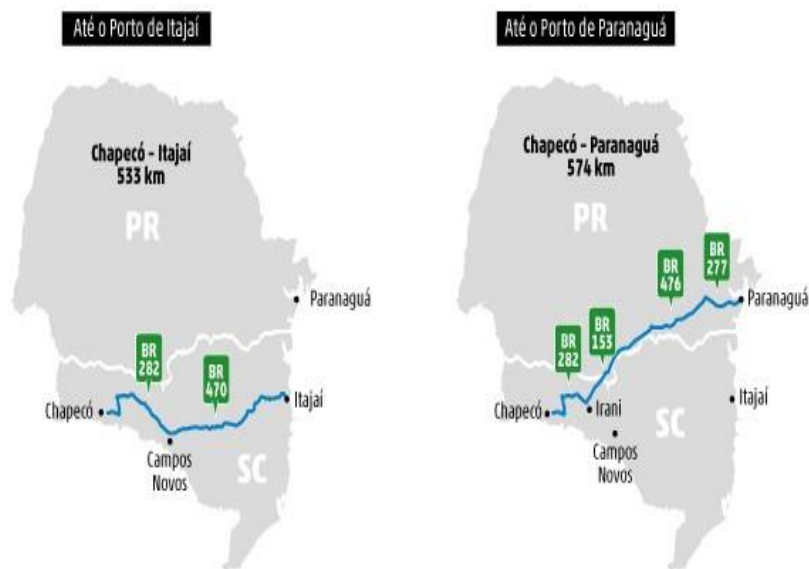
Essa operação está se tornando inviável e estimulando os grupos agroindustriais catarinenses a transferirem suas unidades de produção para Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. O custo de transporte inviabiliza grandes empreendimentos do agronegócio catarinense. Sabemos que o transporte rodoviário para longas distâncias e grandes volumes não se sustenta no longo prazo pelo seu componente de custos (REVISTA PORTUÁRIA, 2015).

Mário Lanznaster afirma que a solução é a ferrovia para unir os dois polos – levando o alimento industrializado para as grandes cidades e trazendo, principalmente milho e soja. O oeste catarinense corre o risco de perder sua competitividade pela alta dependência dessa matéria prima. O transporte ferroviário é a alternativa viável para baratear os custos de transporte e o custo final dos produtos. Para o empresário, “na situação em que nos encontramos, cada vez mais os custos de transporte terão um peso maior no preço final dos produtos” (Idem).

Nesse contexto, a duplicação das rodovias no Oeste do estado de Santa Catarina tem sido uma antiga demanda para diminuir o impacto da ausência das estradas de ferro, uma demanda que não é só da região, que é um polo agroindustrial e tem poucas alternativas de escoamento, mas também das regiões exportadoras, como o complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes. Empresários e lideranças regionais esperam que a concessão dos trechos dê fim às pistas esburacadas e em péssimas condições, que têm gerado prejuízos com a manutenção de veículos e maior consumo de combustível. Por outro lado, a concessão dos trechos que vão até o Paraná trouxe a preocupação de uma possível mudança de destino para o escoamento dos produtos catarinenses do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes para o porto de Paranaguá, no estado do Paraná.

Embora o trecho até o Paraná seja cerca de 40 quilômetros maior (imagem 06), será todo duplicado em breve, enquanto Santa Catarina terá apenas parte do percurso melhorado. Trechos da BR-282 e da BR-470, que levam a Navegantes, não fazem parte desse pacote de concessões. A duplicação da BR-282 até Campos Novos e da BR-470

até Navegantes é importante não só para o transporte das carnes do Oeste para os portos, mas também para o transporte de matéria-prima para as indústrias da região, como aço e polipropileno. Os terminais portuários e as empresas de transporte e logística temem que a produção seja levada para o Paraná, o que prejudicaria também a economia catarinense. Atualmente quase a metade das exportações de Santa Catarina é composta por aves e suínos, que representam cerca de 2,5 bilhões de dólares por ano (FIESC, 2014).



**Imagem 06:** Atual principal trajeto das carnes produzidas no Oeste Catarinense (Itajaí/Navegantes), e o comparativo com a possível perda para o Porto de Paranaguá/PR.

**Fonte:** Diário Catarinense, 2015.

Em entrevista ao Jornal Diário Catarinense (2015), o engenheiro civil e consultor da Federação das Indústrias do Estado (FIESC), Ricardo Saporiti, e o presidente da Federação das Empresas de Transporte de Carga e Logística de SC (Fetrancesc), Pedro Lopes, também criticam a duplicação parcial. Para eles isso fará com que Santa Catarina seja apenas ponto de passagem das cargas. Já o secretário de Planejamento do estado de Santa Catarina, Murilo Flores, ameniza a

situação e diz que não é preciso tanto alarde, já que a duplicação dos trechos que faltam está na mira do governo federal, pois segundo o mesmo, os ministérios dos Transportes e do Planejamento garantiram ao atual governador Raimundo Colombo que até julho do ano de 2016 serão licitadas as concessões da BR-282 e da BR-470 até Campos Novos.

O diretor agropecuário da Coopercentral Aurora Alimentos e presidente da Organização das Cooperativas do Estado, Marcos Zordan, não acredita que as empresas façam mudanças nas rotas de escoamento após as obras, pois a maioria tem terrenos e infraestruturas consolidadas na região do complexo portuário e logístico do Itajaí, onde depositam os contêineres, além do *know how* das empresas de transporte e logística e das instituições alfandegárias da região com o manejo de cargas frigorificadas.

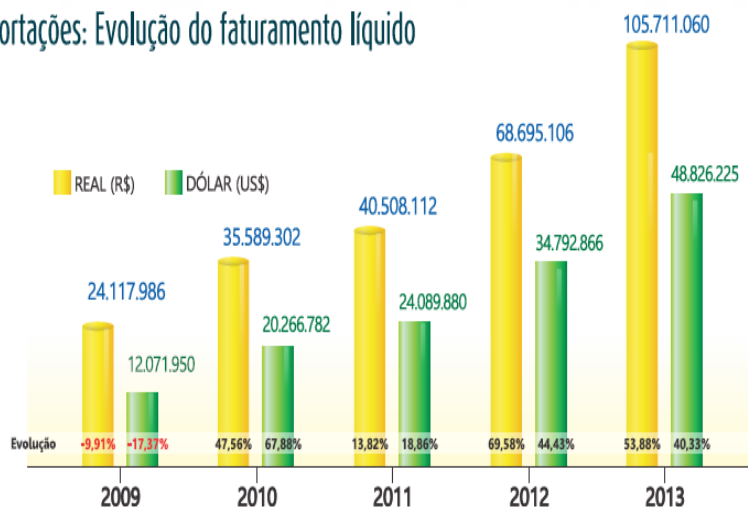
Já o superintendente do Porto de Itajaí, Antonio Ayres dos Santos Júnior, confirma haver preocupação com o modelo de concessão das rodovias, que num primeiro momento privilegia o escoamento para o Paraná. Ele afirmou ao Jornal Diário Catarinense (2015) que, se as rodovias que ligam o Oeste ao porto não entrarem na lista de concessões, a possibilidade de evasão de cargas é real. O que mais preocupa é que 50% da movimentação dos portos é proveniente das agroindústrias, a maioria sediada no Oeste.

Se não houver boas condições de tráfego pela BR-470 é evidente que poderá haver evasão de cargas para Paranaguá. Essa questão já foi levantada pela FIESC nos últimos anos nas assembleias legislativas do governo do Estado. O governo estadual também já está ciente disso e pediu a inclusão das BRs 282 e 470 no projeto de concessões (DIÁRIO CATARINENSE, 2015).

O Porto de Paranaguá é conhecido por sua grande especialização no transporte de grãos, porém atualmente vem aumentando sua participação no mercado de cargas *reefers*, especialmente com o crescimento de algumas agroindústrias de carne no oeste paranaense, como por exemplo, a Cooperativa Frimesa, que desde 1998 começou a exportar e vem ampliando seu catálogo de produtos no mercado nacional e internacional, bem como vem estendendo a sua participação no comércio de carnes no exterior.

**Gráfico 09: Evolução do faturamento líquido das exportações da Cooperativa Frimesa (2009-2013).**

### Exportações: Evolução do faturamento líquido



**Fonte:** Relatório Anual da Cooperativa Frimesa, 2013.

Em visitas técnicas que realizamos à algumas empresas de transportes e logística, podemos destacar que a paranaense Brado Logística S/A tinha um grande volume de produtos da Cooperativa Frimesa em suas câmaras frias na unidade de Itajaí. O motivo da empresa paranaense enviar uma parcela de seus produtos para o complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes é que a região tem grande especialização no manejo de produtos *reefers*, tais como diversas empresas que atuam no setor de armazenagem, ova e desova de contêineres, os terminais portuários com grande capacidade para armazenar contêineres *reefers*, além da abundante quantidade de serviços de fiscalização necessários para esse determinado tipo de mercadoria. Os gestores das empresas de transporte e logística do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes que entrevistamos temem futuramente à perda desse tipo de cliente para o Porto de Paranaguá.

Desde a data de 27 de julho de 2015, foram autorizados o início dos estudos para concessão de três rodovias federais de Santa Catarina à iniciativa privada. Empresas e consórcios iniciaram os levantamentos das BRs 101, 470 e 280 para que sejam dadas as diretrizes que a

concessionária vencedora da licitação deverá cumprir assim que assumir a gestão dos trechos (DIÁRIO CATARINENSE, 2015).

Na BR-101, o edital prevê os estudos no trecho Sul da rodovia. O levantamento prevê a concessão no espaço que vai da ponte da Rio Madre, no limite entre Paulo Lopes e Palhoça, até a divisa de Santa Catarina com o Rio Grande do Sul. Ao todo, 36 empresas e consórcios vão participar da análise da estrada. Enquanto isso, no trecho da BR-470, a concessão vai de Navegantes à divisa de Santa Catarina com o Rio Grande do Sul, em Campos Novos, e a análise será feita por 28 empresas e consórcios. A região entre os entroncamentos das BRs 282 e 153, também na BR-470, também está dentro dos estudos para concessão. O terceiro trecho que teve os levantamentos autorizados é da BR-280, entre o Porto de São Francisco do Sul e a divisa entre Santa Catarina e Paraná, em Porto União. Vão participar dos estudos 29 empresas e consórcios.

O prazo para o final dos levantamentos, segundo o Ministério dos Transportes, é seis meses. Depois disso, o governo federal fará audiências públicas e lançará o edital para as empresas interessadas nas concessões. A concessão dos trechos da BR-153 e BR-282 entre o Oeste e Meio-Oeste deve ser iniciada em abril de 2016. O anúncio foi feito pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) em julho de 2015 em audiência pública realizada em Chapecó. A previsão do início da cobrança do pedágio, contudo, é somente para o segundo semestre de 2017, após a duplicação de 10% das rodovias.

Se até aqui discutimos sobre a importância da realização de investimentos em intermodalidade, da duplicação e melhoria das vias de acesso ao complexo portuário e logístico do Itajaí sob o viés da competitividade econômica e territorial, não poderíamos deixar de enfatizar que a melhoria das infraestruturas de transportes como a construção de ferrovias, duplicação das rodovias e das vias de acesso aos terminais portuários, obras de recapeamento etc., não são obras que apenas otimizam a reprodução do capital, como criticam fervorosamente vários ambientalistas e intelectuais adeptos ao controverso “marxismo pequeno-burguês”. Obras de infraestruturas de transportes modificam substancialmente a qualidade de vida das populações das regiões beneficiadas, podendo melhorar a segurança dos usuários das vias, melhorar o tráfego de veículos, integrar novas regiões, enfim, melhorar a qualidade de vida.

A suposta criação de uma ferrovia que conectaria o oeste catarinense aos terminais portuários não só daria retorno financeiro às grandes agroindústrias de carne, mas também diminuiria

substancialmente a quantidade de caminhões circulando pelas rodovias do interior catarinense, o que possibilitaria em uma melhora real na fluidez das rodovias, bem como a diminuição de acidentes (muitos deles fatais) e desperdícios econômicos (imagem 07). As obras de duplicação da BR-470, por exemplo, viriam a diminuir os acidentes muito comuns naquela rodovia, diminuir as mortes e também melhoraria a fluidez pela rodovia, que atualmente é péssima.



**Imagem 07:** Acidente na BR-470 sentido Porto de Itajaí, março de 2015.

**Fonte:** Diário Catarinense, 2015.

Como podemos ver na imagem acima, um caminhão com contêiner *reefer* (com temperatura condicionada) carregado de cebola para exportação, tombou na BR-470 no sentido Itajaí. Acidentes como esses, além de gerarem grandes transtornos (lentidão no trânsito, paralização nas vias), geram grandes desperdícios econômicos, e também sociais, pois geram feridos e fatalidades. Transportar contêineres por caminhões em grandes distâncias, revela o atraso



infraestrutural de Santa Catarina e do Brasil no transporte de cargas terrestres<sup>72</sup>.

O estado de Santa Catarina nos últimos anos esteve entre os primeiros colocados no *ranking* de Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM), realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), no qual difundiu-se a ideia de Santa Catarina ser um estado promissor e atrativo pela qualidade de vida. Entretanto, se formos analisar os dados referentes à segurança e a qualidade das rodovias do estado, os dados são alarmantes, pois trata-se do segundo estado brasileiro que mais tem números de acidentes de trânsito relativo à sua frota de veículos, ficando à frente de unidades federativas (UF) com frotas de veículos bem mais densas como São Paulo, Rio de Janeiro e Paraná, e sendo a quarta UF que mais registra acidentes com óbitos relativos a frota de veículos (POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL, 2015)

Nesse contexto, identificamos que as obras de intermodalidade e de outras infraestruturas de transportes são eminentemente necessárias, tanto no aspecto econômico (custos elevados, desperdícios com acidentes, depreciação dos veículos que transitam em vias paupérrimas, etc.) e social (vias congestionadas, acidentes, mortes, etc.). Entretanto, além das limitações financeiras e políticas, existem alguns fatores, sendo alguns deles frutos de orientações políticas duvidosas, que tentam obstruir à realização de novas obras impugnando-as com argumentos como a preservação de áreas indígenas, quilombolas, patrimônios culturais, etc.

Exemplo disso, temos o caso atual da ferrovia litorânea, que para sair do estágio de projeto necessita do posicionamento da Fundação Nacional do Índio (FUNAI). O projeto pode ser barrado ou alterado por

---

<sup>72</sup> As causas dos acidentes de trânsito no Brasil são diversas, no qual o principal fator atribuído pela Polícia Rodoviária Federal é relativo ao caráter individual dos motoristas, ou seja, fatores como a desatenção, velocidade incompatível, ultrapassagem indevida, ingestão de álcool, desobediência a sinalização, sono, falhas mecânicas dos veículos, sendo menores os casos relativos a fatores externos como a presença de animais e defeitos nas vias. Entretanto, esses dados podem nos guiar a uma falsa consciência, pois atribuir unicamente ao indivíduo as causas dos acidentes, é um argumento, de certa forma, oportunista para a não realização de obras de infraestrutura de transportes, destacando que a maioria dos acidentes causados por falhas individuais poderiam não acontecer em caso as vias tivessem mais segurança, por exemplo, a duplicação das vias, basicamente, extingue as coalizões frontais que são as principais causas de mortes no trânsito atualmente (POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL, 2015).

causa das reivindicações feitas pela FUNAI ao governo federal, assim como foi a obra em execução no Morro dos Cavalos – trecho também considerado perigoso pelo constante número de acidentes, no qual desde o ano de 2011, anualmente são registrados mais de 100 acidentes somente nesse trecho. Em 2014, dez pessoas morreram nos acidentes ocorridos nesse trecho. A ferrovia litorânea que supostamente conectaria os portos do Estado, de Imbituba até Araquari, à malha nacional, está sem previsão para sair do estágio de projeto. De acordo com o documento enviado pelo Departamento Nacional de Infraestruturas de Transportes (DNIT) à FIESC em resposta a solicitação da entidade à presidente Dilma Rousseff, a FUNAI propôs que a ferrovia projetada para cortar o litoral próximo a BR-101 e ao Morro dos Cavalos passe por trás da Serra do Tabuleiro. A mudança aumentaria a extensão da ferrovia em 37 quilômetros, e exigiria a construção de sete túneis e um orçamento bem maior. O custo da obra que seria inicialmente de R\$ 2,4 bilhões, passaria para R\$ 16 bilhões, tornando o projeto inviável economicamente (NOTÍCIAS DO DIA, 2015).

O papel de instituições como a FUNAI no cotidiano do planejamento territorial, se enquadra ao nosso ver, em realizar o que Slavoj Žižek intitula de “ideia liberal contemporânea de justiça global”, pois:

A ideia liberal contemporânea de justiça global, cujo objetivo não é apenas caracterizar todos os atos passados como crimes coletivos, porque isso também envolve a utopia politicamente correta de “compensar” a violência coletiva passada (contra negros, americanos nativos, imigrantes chineses e etc.) por meio de pagamento ou medidas legais. Essa é a verdadeira utopia, a ideia de que a ordem legal pode compensar os crimes originais, livrando retroativamente da culpa e recuperando a inocência. O que encontramos no fim dessa estrada é a utopia ecológica da humanidade em sua inteireza, pagando sua dívida com a natureza por toda a exploração do passado (ŽIŽEK, 2012, p.48).

Não estamos aqui querendo desmerecer o papel da FUNAI, instituição importantíssima para o manejo das comunidades indígenas no Brasil, porém é necessário que as instituições públicas se dialoguem em pró de um projeto maior, no qual é preciso deixar bem esclarecido

entre elas, o que de fato querem para o futuro do Brasil. Atualmente a falta de consenso sobre um projeto nacional entre as instituições (considerando que algumas sequer o têm) é algo, no mínimo, frustrante para um pesquisador minimamente engajado no planejamento territorial e comprometido com o desenvolvimento nacional, pois além da burocracia socialdemocrata que impregna as instituições públicas do Brasil – que gera um ganha-ganha entre os agentes envolvidos com laudos ambientais, licitações e projetos superfaturados –, ainda temos que lidar com a ausência de um projeto norteador de longo prazo para o futuro do país. Afinal, o quê queremos?

Para finalizarmos, não poderíamos deixar de lado a óbvia, porém ignorada, concepção de Ignácio Rangel sobre a necessidade da realização de concessões para os investimentos na criação e modernização das infraestruturas de transporte, especialmente o ferroviário – mas que também serve para o rodoviário e marítimo – necessário para o desenvolvimento da região do complexo portuário e logístico do Itajaí. Apesar de escrita a mais de trinta anos, a referida citação do autor ainda soa bastante atual:

Evidentemente o país vai ter necessidade de reconstruir seu sistema ferroviário de alto a baixo. Isso que está aí não é ferrovia. É ferrovia do século XIX. Muito boa para competir com barco a vela e com tropa de burro. Mas não com o caminhão a diesel. Como nasceram as ferrovias no Brasil? – Concessão de serviços públicos a empresas privadas estrangeiras. Depois passaram para uma outra fase de serviços públicos de administração direta. Depois, com a criação da Rede Ferroviária Federal, a concessão de serviços públicos à empresa pública. O mesmo aconteceu com a eletricidade e outros serviços, nesses 30 a 50 anos (RANGEL, 2005, p.529, Vol. II).

Ignácio Rangel apesar de não ter se dedicado tanto aos estudos regionais como os de escala nacional, previra que na medida que a industrialização prosseguisse, os fluxos inter-regionais de transporte se iriam tornando mais densos e incompatíveis com os meios de transportes rodoviários, algo que conseguimos atualmente verificar com clareza nas vias de acesso ao complexo portuário e logístico do Itajaí. As vantagens do transporte ferroviário estão se impondo, tornando-se necessidades em função do volume de cargas e das distâncias e, a certa

altura, a tendência “à unificação do sistema ferroviário de transporte, *pari passu* com a modernização do mesmo, convertendo a ferrovia num fator de unificação do mercado e, portanto, de industrialização” (Ibidem, p.519, Vol. II).

Partindo da premissa que de fato ainda lidamos com os impactos dos diversos gargalos infraestruturais no território como mostramos nesse capítulo – dialogando com os casos do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes – emergem-se novas formas de logística corporativa e de Estado como uma das formas de atenuar os impactos dos gargalos infraestruturais. A forma de organização espacial e algumas práticas de logística realizadas por empresas de transportes, de armazenamento, de comércio exterior, pelos terminais portuários e as estações aduaneiras será o assunto que apresentaremos nesse próximo capítulo.

### CONSIDERAÇÕES DO CAPÍTULO III

Tentamos demonstrar nesse capítulo a necessidade da atenção para a dialética da capacidade ociosa, preconizada por Ignácio Rangel que é questão central para o entendimento de nosso trabalho, no qual apontamos nela, a saída para o investimento em infraestrutura de transportes e também para a retomada do crescimento econômico. Destarte, a luta contra a crise econômica baseada no ajuste fiscal, no controle da inflação com a redução dos investimentos e a elevação das taxas de juros, como tem acontecido no Brasil, parece-nos uma tentativa de apagar um incêndio atirando álcool ao invés de água nas chamas. Essa política cada vez mais nos dá sinais de que vai aprofundar mais a crise econômica, e com ela não resolveremos os gargalos infraestruturais do território.

A indústria pesada ao desenvolver-se no Brasil teve, entre outras coisas, o efeito de reequiparar a agricultura, e esta, em consequência, tornou excedentes novos milhões de trabalhadores, os quais, com os membros inativos de suas famílias – eventualmente desfeitas – foram forçados a migrar para o único lugar possível, isto é, para as cidades, em violento processo de metropolização. Ora, essa urbanização – perto de 70 milhões de pessoas nos dois decênios da ditadura militar – tornou amplamente insuficiente os serviços infraestruturas urbanas, como às infraestruturas de transportes público e de cargas, hospitais, áreas de lazer, as vias de acesso as áreas urbanas etc. Por outro lado, a industrialização subverteu os cânones de localização das atividades produtivas, exigindo a implantação de um esquema de nova planta de serviços de transportes e comunicações etc. Tudo isso exigirá colossal volume de investimentos, os quais, não se podendo fazer pelo expediente lógico, que seria a utilização do potencial produtivo do Departamento I do sistema, de recente implantação, levou o setor público a um gigantesco endividamento dentro e fora do país.

Para entendermos adequadamente a necessidade de investimentos em infraestruturas de transportes, se faz necessário conceber a relação dialética entre os setores público e privado, que historicamente tiveram momentos de maior e menor participação nos investimentos e gestão do setor de infraestruturas de transportes no Brasil, reflexo dos ciclos longos e médios do capitalismo brasileiro e dos pactos de poder firmados nesses ciclos.

Como podemos ver, o BNDES teve um grande papel na retomada dos investimentos em infraestruturas, bem como também teve um papel negativo na criação de oligopólios ao restringir o crédito a poucos grupos, o que favoreceu a especulação e a inflação de obras de

infraestruturas, e também à práticas condenáveis como a corrupção e o desperdício de dinheiro público. Com a crise econômica a necessidade de diversificação das fontes de investimentos se tornam imperativas, tanto que o governo vem tentando uma série de medidas para conseguir esse feito, seja à partir de concessões ou privatizações.

Apesar dos esforços do setor público em diminuir os gastos e aumentar a participação de capitais privados nos investimentos em infraestruturas, o montante do PIB destinado à esse tipo de investimento é muito baixo, sendo as infraestruturas de transportes, por exemplo, recebendo menos de 1% dos recursos do PIB, enquanto a dívida pública recebe tarifas de juros astronômicas, das quais tendem a aumentar com as elevações recentes das taxas de juros, ampliando assim, a dívida pública. Os mercados das finanças aplaudem essas medidas, enquanto a população de baixa renda vem diminuindo seu potencial de consumo abruptamente, algo que foi conquistado gradativamente nos últimos 12 anos, parece estar se esvaindo em poucos meses. O capitalismo brasileiro tem se mostrado um grande exemplo da privatização dos ganhos e da socialização das perdas.

Em meio a toda essa problemática que envolve os investimentos em infraestruturas, surge a necessidade de grandes investimentos em infraestruturas no complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes, pois com o aumento do porte das embarcações a região encontra-se obsoleta para receber os grandes navios porta-contêineres. A necessidade de alargar a bacia de evolução e aprofundar o leito do rio Itajaí-açu tornou-se uma questão de sobrevivência para o complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes.

Também pudemos dissertar sobre como as eventualidades climáticas ainda são ativas no complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes, causando ainda hoje prejuízos generalizados por toda a cadeia de serviços de transportes e logística da região, e também muitos danos sociais com as enchentes, desbarrancamentos, doenças e mortes. É sabido que eventos climáticos na região tem caráter cíclico e são temporalmente, de certa forma, bem previsíveis, então culpar a natureza não é mais uma justificativa plausível. Determinadas obras de contenção da vazão do rio Itajaí-açu já poderiam ter sido realizadas no últimos 15 anos, e muitos dos prejuízos econômicos, sociais – inclusive diversas mortes – poderiam ter sido evitadas.

Outra questão que cada vez mais se torna um imperativo, é a utilização do uso do transporte intermodal, devido à acessibilidade dos terminais portuários estar cada vez mais comprometida devido à ampliação da frota de veículos nas zonas portuárias e nas rodovias. A

situação tem se tornado insustentável em alguns casos, no qual os preços e desperdícios oriundos do transporte rodoviário tem diminuído a competitividade dos produtos nacionais e contribuído para o aumento da inflação. As obras de duplicação das rodovias, apesar de necessárias, são apenas uma medida para atenuar a ausência de uma rede ferroviária eficiente, e sem a realização das ferrovias, logo às rodovias, mesmo os novos trechos duplicados, apresentarão também sinais de saturação. As concessões parciais de alguns trechos privilegiam certas regiões e prejudicam outras, como tem sido o caso do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes.

Por fim, tentamos demonstrar que os investimentos em infraestruturas de transportes não são apenas para atender a circulação do capital, mas também tem sua importância na melhoria da vida das pessoas usuárias das vias de transportes. As rodovias catarinenses atualmente oferecem muito perigo aos motoristas e passageiros, além de uma fluidez comprometida por causa de acidentes frequentes e da má qualidade da pavimentação, especialmente em trechos da BR-470. Entrementes, se não bastasse as dificuldades de canalizar recursos para o investimento em infraestruturas, ainda existe a problemática de instituições e fundações que atuam como se fossem ONGs no poder público, dificultando a execução dos projetos de melhorias infraestruturais no território.

## CAPÍTULO IV

---

### **AS ESTRATÉGIAS COMPETITIVAS DO COMPLEXO PORTUÁRIO E LOGÍSTICO NO ITAJAÍ: VANTAGENS COMPARATIVAS DA AGLOMERAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA.**





#### **4.1 A importância dos estudos sobre circulação, transportes e logística para a compreensão do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes.**

Cada capital individual tem de cumprir todas as etapas para poder se reproduzir. Isso significa a subordinação de todas essas etapas formais às leis da circulação capitalista. Mas Marx, ao mesmo tempo que ressalta a unidade, sublinha a necessária *assincronia* do processo de circulação do ponto de vista dos capitais individuais. A assincronia significa que enquanto um capital individual se encontra na fase de início do processo, o outro está na etapa final etc. Do ponto de vista dos capitais individuais existe necessariamente uma não coincidência entre os momentos em que cada capital individual está realizando o processo de circulação. Essa assincronia deriva do lapso temporal que decorre do próprio processo de circulação que exige a passagem pelo circuito capital-dinheiro, capital produtivo, capital mercadorias e, finalmente, de novo capital-dinheiro (BELLUZZO, 2013).

Para Santos (2014) a forma em que se dá a circulação é influenciada diretamente pela divisão territorial do trabalho, pois em virtude das diferentes possibilidades de uso do território pelas diferentes firmas, – em um país onde há grandes disparidades espaciais como o Brasil, devido às diferenças de densidades demográficas, econômicas e da rede de transportes – largas porções do território acabam não sendo rentavelmente utilizáveis (para fins de distribuição) pelas maiores firmas, sua respectiva distribuição acaba sendo por empresas menores.

Entretanto, se analisarmos o complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes, verificaremos uma grande quantidade de empresas do setor de transportes e logística de grande porte e com capital aberto. Entretanto, a grande maioria são empresas de médio e pequeno porte, especialmente no serviço de transporte rodoviário, mesmo que atualmente haja uma significativa tendência à concentração da movimentação de cargas em alguns grandes grupos de transportes e logística que desde a última década tem ampliado suas margens de lucro, como demonstraremos mais adiante.

O complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes, poderíamos grosseiramente classificá-lo como um espaço de distribuição. Porém, Santos (2014) chama à atenção para o perigo da análise compartimentada do espaço, ao afirmar:

Uma palavra, todavia, e impõe ao término destas considerações. Tais espaços “de produção”, “de distribuição”, “de consumo” podem ser

analiticamente distinguíveis e analiticamente enxergados, como se dispusessem de uma existência autônoma. Na verdade, porém, seu valor real não é dado de forma independente, mas como um resultado da conjunção das ações, nem sempre perceptíveis a olho nu, pertinentes a cada qual das instâncias produtivas (SANTOS, 2014, p.85).

Mas para a Geografia o que importa são as “interações espaciais entre grupos humanos, através do movimento de mercadorias, de pessoas assim como de informações e, por conseguinte, para que isso ocorra é imperiosa a ação de transportar” (SILVEIRA, 2011, p.34).

Destarte, Costa (2013) demonstra claramente como a geografia clássica dos transportes se desenvolveu nos estudos de Fredrich Ratzel sobre a circulação, e o papel da mesma para o planejamento da geopolítica alemã, perpassando mais tarde pelos estudos do geógrafo francês C  mille Vallaux, pioneiro em realizar uma geografia crítica dos transportes quando afirmou que os estudos da circula  o deveriam ater-se não são aos fluxos econômicos, mas também aos aspectos políticos da circula  o e seu papel no território. Outros geógrafos como o americano R. Hartshorne e o francês J. Ancel, fizeram pesquisas sobre o papel da circula  o sobre o prisma do desenvolvimento regional e das zonas fronteiriças, respectivamente.

Esse contexto reforça os argumentos de Pedrosa (2015) de não aceitarmos a visão historiográfica positivista e evolucionista, que admite a passagem de fases na história disciplinar. Para o mesmo autor, a geografia não teve um período tradicional, quantitativo, radical/crítico, humanístico, e mesmo atualmente, todas essas opções convivem muito bem em um ecletismo metodológico.

No decorrer das últimas décadas do século XX e no início do século XXI, houve uma grande diminui  o dos estudos sobre circula  o (geral) e transportes na geografia, algo que podemos notar com grande facilidade nos cursos de Geografia das universidades brasileiras. Para Silveira (2011) essa desvaloriza  o dos estudos sobre transportes, especialmente a partir da década de 1990, está associado “   demasiada incorpora  o de temas, de metodologias e de concep  es de outras ciências    Geografia” (Ibidem, p.37). Igualmente, os ramos geográficos passaram a observar os transportes como apenas mais uma variável em seus objetos de pesquisa e, por conseguinte, desvalorizam-na aos poucos. Para o mesmo autor, essa negligência está custando caro   

Geografia, especificamente porque com o processo de integração global do comércio exterior, os transportes passaram a ser destaque em diversas outras ciências.

Atualmente, o método da clássica geografia dos transportes já não serviria para a análise dos sistemas de transportes atual, isso porque temos à criação de redes de transportes cada vez mais complexas, que se esmiúçam sobre grandes cadeias produtivas e de serviços, e é nesse sentido que se insere a logística corporativa para racionalizar o movimento dos objetos em evidência. A logística, termo cada vez mais utilizado nos estudos sobre a circulação geral e do capital, se expande no mundo dos negócios e também no planejamento territorial com a logística de Estado. É nesse contexto, que Silveira (2011) propõe um estudo atual sobre o tema com categorias amplas e específicas, no qual o autor intitula de geografia da circulação, dos transportes e logística. Para o referido autor o objetivo da geografia dos transportes é:

O objetivo da “Geografia dos Transportes” é estudar os sistemas de transportes e seus impactos espaciais, ou seja, as interconexões entre diferentes meios e vias de transportes (intermodalidade) e, por conseguinte, o movimento e seus modelos espaciais, a estrutura da rede e as dinâmicas espaciais que estas proporcionam (SILVEIRA, 2011, p.38).

Já no que se refere à logística, o termo nem sequer era tão difundido há cerca de meros 30 anos. Para Hara (2013, p.13) [...] “não raro, nas indústrias, transporte era sinônimo de logística, o que traduz uma visão muito reducionista, compatível com o pouco conhecimento da época”. Finalmente, após os anos 1990, tem-se o que se considera a era do definitivo boom da logística empresarial integrada.

A efervescência das atividades logísticas e intensificação de quantidade de empresas e negócios, a partir dos anos 1990, se deveu à conjunção de muitos fatores, dos quais, alguns são:

- a) Rápido desenvolvimento da tecnologia de ponta em geral, incluindo tecnologia de sistemas de informação.
- b) Conjuntura política internacional.
- c) O mundo dos negócios digitais, preconizado por Peter Drucker nos anos 1960, finalmente passou a ser plena realidade (HARA, 2013).

A logística e as infraestruturas possuem uma relação de coexistência, entretanto, possuem conotações e significados distintos.

Em muitos casos, as estratégias logísticas atenuam os estrangulamentos e as deficiências existentes no sistema viário nacional, sem que isso signifique melhorias no quadro da materialidade. Assim, adotar novas rotas – mais curtas, com maior fluidez e com melhores condições de sinalização e asfaltamento (este último, no caso do modal rodoviário) – influencia os custos de transportes. No caso do transporte marítimo, muitas vezes, os armadores optam por atracarem nos portos que apresentam melhores condições infraestruturais e de profundidade nos berços de atracação para que possam receber embarcações de maior calado, bem como na realização de mais escalas para utilizarem a capacidade máxima dos navios (evita-se a ociosidade da capacidade de escoamento de cargas) (FELIPE JUNIOR, 2012).

Sem embargo, entendemos que quanto mais há necessidades de ampliação da circulação do capital, mais há imperativos para a expansão das infraestruturas de transportes, de armazenagem e de comunicação. Portanto, “é através da produção e da circulação que o espaço geográfico é produzido” (SILVEIRA, 2011 p.46). Isso porque quanto mais rápida a realização da mercadoria (através da minimização dos custos causados pelas distâncias geográficas e do aumento de velocidade da realização do consumo), mais rápido se conseguirá reiniciar o processo de circulação do capital. Essa é uma das razões que justificam o constante aumento das críticas feitas às infraestruturas de transportes por grupos industriais em seus discursos oficiais, pois:

[...] as condições de circulação são tão importantes quanto as condições de produção. Daí as pressões das empresas para a existência e a eficácia de uma rede de transportes e comunicações quando decidem estabelecer-se num lugar. As vias rápidas lhes garantem uma circulação rápida, isto é, uma transformação rápida do produto em consumo, em mercadoria, em capital realizado (ARROYO, 2006, p.76).

O setor de transportes e logística começa a ganhar mais importância com a aceleração do processo de desintegração vertical nas grandes unidades produtivas, processo intensificado nos anos 1980 e 1990 no Brasil. Com isso, a divisão social do trabalho, em especial, foi progressivamente se ampliando, devidamente nutrida pela desintegração vertical da produção em muitos setores (com conseqüente adensamento de relações transacionais interfirmas); por maior segmentação dos

mercados de trabalho; e pela gradativa melhoria, e maior acessibilidade, dos meios de formação técnica e profissional, e decorrente melhor qualificação dos recursos humanos (SELINGARD-SAMPAIO, 2009).

O aumento das inter-relações empresariais constituirá elementos explicativos das trajetórias espaciais da indústria catarinense e de sua dinâmica produtiva, ao longo do tempo, tanto regidas por determinações internas (ao estado e seus municípios), quanto impactadas por eventos produzidos por agentes atuantes em outras escalas geográficas.

Nesse contexto, a importância da logística pode ser creditada, em nível regional e também global com a mundialização do capital (CHESNAIS, 1996). Os fatores e clientes/consumidores finais estão separados geograficamente e os produtos percorrem distâncias cada vez maiores para atender as demandas.

Com a hegemonia da grande produção mecanizada no campo, a logística passa a ser fundamental na agricultura para o sucesso dos negócios, dado que trata de produtos com baixo valor intrínseco e que exigem procedimentos de acondicionamento para sua preservação durante a movimentação até o local de mercado. Para o caso dos produtos perecíveis, vencer essa distância em tempo hábil pode ser questão de sobrevivência da empresa no mercado (HARA, 2013).

Caso houver a criação de uma estrada de ferro que conecte o complexo portuário e logístico do Itajaí ao território nacional, a região passará a poder oferecer por completo o que Hara (2013) chama de “logística integrada”. Trata-se de todas as atividades de movimentação e armazenagem, que facilitam o fluxo de produtos desde o ponto de aquisição da matéria-prima até o ponto de consumo final, assim como os fluxos de informação que colocam os produtos em movimento, com o propósito de providenciar níveis de serviço adequados ao cliente a um custo razoável.

O que caracteriza o complexo portuário e logístico do Itajaí é a aglomeração de empresas de transportes e logística, bem como as relações entre elas, considerando os “ambientes” institucionais (leis e regulações) e organizacional (centros de pesquisa, Universidades, órgãos públicos, certificadoras, etc.) como externalidades favoráveis e desfavoráveis da aglomeração de serviços especializados em transportes e logística.

As atividades comerciais – *trading*, na linguagem do setor de transportes e logística – são o principal elemento da economia da microrregião de Itajaí, encabeçadas pelo comércio de exportação e importação dos terminais portuários, a atividade teve o expressivo crescimento econômico de 808,97 % no período de 2003 a 2013, e

aumentou de 10,37 % para 25,57% na participação total do estado de Santa Catarina. No mesmo período, o valor adicionado à indústria da microrregião teve um crescimento de 265,01%, que pode ser atribuído especialmente às políticas de retomada de produção da indústria naval nacional, incentivada pelos governos de Luis Inácio Lula da Silva e durante o primeiro mandato de Dilma Rousseff, que proporcionaram o ressurgimento de diversos estaleiros pelo complexo portuário e logístico do Itajaí. O PIB da região cresceu 456,21% entre os anos de 2003 e 2013. Já a agricultura teve uma diminuição de seu percentual na parcela relativa ao estado de Santa Catarina. Com isso, podemos destacar que Itajaí, em 2014, passou a ser o município com o maior PIB do estado de Santa Catarina, ficando à frente de cidades industriais como Joinville e Blumenau, porém no novo cálculo do IBGE, ao final de 2015, Joinville voltou a ser o maior PIB de Santa Catarina, com R\$ 21,9 bilhões, enquanto Itajaí ficou em segundo com R\$ 15,3 bilhões e Florianópolis, em terceiro, R\$ 14,6 bilhões. A microrregião de Joinville ainda tem o maior PIB das microrregiões do estado de Santa Catarina a mais de duas décadas. Também podemos observar na tabela (tabela 08) um dado que atualmente é constantemente debatido na grande mídia, que é a migração da população do interior de Santa Catarina para as maiores cidades das regiões litorâneas, que tem constantemente aumentado seu percentual na população do estado.

**Tabela 08: Aspectos econômicos e sociais da microrregião de Itajaí (comparativo 2003-2013).**

<b>Microrregião de Itajaí (SC)</b>				
<b>Variáveis analisadas*</b>	<b>2003</b>	<b>Em relação ao estado de SC (%)</b>	<b>2013</b>	<b>Em relação ao estado de SC (%)</b>
Valor adicionado à agricultura (em mil R\$)	155.668	2,47%	338.637	1,85%
Valor adicionado ao comércio (em mil R\$)	13.172.671	10,37%	106.562.971	25,57%
Valor adicionado aos serviços (em mil R\$)	4.138.742	9,65%	11.435.668	19,25%
Valor adicionado à indústria (em mil R\$)	875.829	3,25%	2.321.001	4,61%
Produto Interno Bruto (PIB) (em mil R\$)	6.034.747	9,03%	27.531.214	15,53%
População (número de habitantes)	444.243	8,17%	633.350	9,55%

\*Nesta tabela optamos por separar o setor de comércio das atividades de serviços.

**Fontes:** IBGE, Secretaria da Fazenda do Estado de Santa Catarina, FIESC e FECAM.

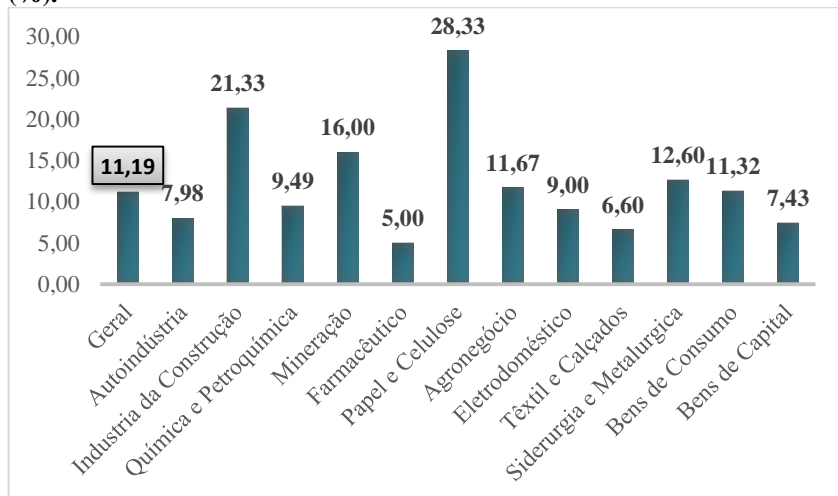
**Elaboração:** Wander Luis de Melo Cruz, 2015.

O desenvolvimento do setor de serviços logísticos é fundamental para a competitividade da economia nacional. A reunião e a avaliação de dados e informações para formar um quadro mais homogêneo dessa atividade torna-se importante para a formação de políticas públicas e o incentivo às atividades empresariais. Recentemente, um estudo foi realizado pela Fundação Dom Cabral<sup>73</sup> sobre os custos logísticos no Brasil, no qual chegou-se ao resultado de que a média geral dos custos logísticos equivalem à 11,19 % do preço final dos produtos comercializados no Brasil no ano de 2014 (Gráfico 10). Porém, se analisarmos setorialmente, os produtos que necessitam de transporte em grande escala e que tem menor valor agregado, são os

<sup>73</sup>O estudo teve como amostra 111 empresas, no qual, às mesmas representam 17% do faturamento do PIB brasileiro. Os autores da pesquisa são Paulo Tarso Vilela de Resende e Paulo Renato de Sousa.

mais impactados pelos custos logísticos como as indústrias de papel e celulose (28,33%), da construção (21,33%) e as empresas que trabalham com mineração (16,00%).

**Gráfico 10: Custos logísticos no Brasil em 2014: análise geral e setorial (%).**



**Fonte:** Fundação Dom Cabral, 2015.

**Elaboração:** Wander Luis de Melo Cruz, 2015.

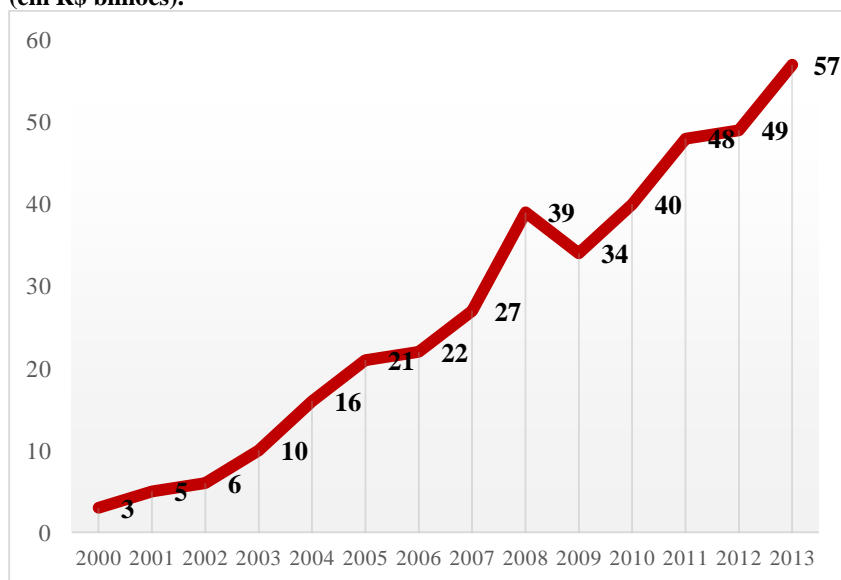
De acordo com o mesmo estudo, os principais fatores de impacto nos preços finais são: energia, armazenagem e transportes<sup>74</sup>, sendo que os maiores custos logísticos são relacionados ao transporte de matéria-prima e do produto acabado. A pesquisa também aponta que a terceirização dos serviços logísticos tem sido uma tendência para a redução dos custos. Aqui, devemos enfatizar, que no caso do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes, a maioria das empresas de transportes e logística, tem por finalidade atender essa demanda de serviços terceirizados de transportes, armazenamento e tramite aduaneiro para empresas de distintas localidades e de variados portes, especialmente as que trabalham com comércio exterior

<sup>74</sup>Ficando à frente dos custos com distribuição urbana, aeroportuários, compra de matéria-prima importada, transmissão de dados, portuários e embalagem (FUNDAÇÃO DOM CABRAL, 2015).



Com o processo de desintegração vertical industrial, com as mudanças na legislação sobre atividades de alfandegamento de cargas (delegando mais atribuições à iniciativa privada), à ampliação do comércio exterior com a inclusão de médias e pequenas empresas exportadoras através da proliferação de agências especializadas em comércio exterior, a expansão das redes de comunicação sem fio, o aumento da rigidez com a legislação trabalhista dos caminhoneiros e operadores portuários, entre outros fatores, fizeram que o processo de transporte e logística fosse cada vez mais terceirizado, surgindo assim, no Brasil novos grupos altamente capitalizados, nacionais e estrangeiros, que atuam como operadores logísticos. Para termos dimensão da ampliação do setor, o faturamento dos principais operadores logísticos no Brasil saltou de R\$ 3 bilhões no ano de 2000, para R\$ 57 bilhões em 2013, com um crescimento astronômico de 1900%.

**Gráfico 11: Faturamento dos principais operadores logísticos no Brasil\* (em R\$ bilhões).**



\*Soma da receita dos 156 maiores operadores no Brasil.

**Fonte:** Revista Valor Econômico, nº8, 2015.

**Elaboração:** Wander Luis de Melo Cruz, 2015.

Esses grupos ganham novos nichos do mercado de operação de cargas através da incrementação de novas tecnologias, como a de separação de mercadorias por comando de voz, esteiras e elevadores automatizados, rastreamento de frotas e produtos, soluções de gestão operadas em sistema de computação, etc. Toda a cadeia logística de transportes e armazenamento está recorrendo às mais variadas tecnologias para enfrentar os gargalos de infraestrutura e, assim, reduzir os custos e melhorar a competitividade. Trata-se de um mercado feroz, quase darwinista, no qual a inserção de um novo elemento que traga vantagens competitivas para os clientes pode ser um fator crucial para à conquista de novos mercados, bem como, a lentidão na assimilação de novas tecnologias e métodos organizacionais também pode ser fatal para as empresas trilharem para o caminho do decreto de falências.

A decisão em investir em inovação é estratégica. Além de permitir ganhos de até 50% em produtividade, há pouca perspectiva que a infraestrutura de transportes no Brasil melhorar no curto prazo. Pelo contrário, os custos logísticos devem aumentar com o reajuste de preço dos combustíveis e a entrada em vigor da Lei dos caminhoneiros. O desequilíbrio da matriz de transportes, calcada no modal rodoviário, é uma das principais explicações (REVISTA VALOR, 2015).

Em um cenário econômico ruim e de baixa produtividade, o valor do frete transportado não acompanhou as despesas das transportadoras. De acordo com a edição especial sobre logística da Revista Valor Econômico (2015), para não perder contratos, 72% das transportadoras afirmam que não subiram o valor do frete cobrado em 2015. Muitas além de não aumentar o preço, ofereceram descontos para segurar seus clientes. Para complicar mais a situação 79% dos entrevistados afirmaram que não recebem o pagamento do frete em dia. Se a crise econômica durar muito tempo, várias empresas do ramo vão falir (REVISTA VALOR, 2015).

Para evitar a concorrência predatória entre os transportadores autônomos e impor limites à pressão por preços feitos pelas indústrias e grandes atacadistas e varejistas que atuam no Sul e também no resto do território nacional, o Sindicato dos Transportadores Autônomos de Contêineres e Cargas em Geral de Itajaí e Região (SINTRACON) impõe preços a serem tabelados para o frete de contêineres no complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes, além de serem diferentes os preços dos fretes de contêineres vazios dos contêineres cheios.

**Tabela 09: Preço do frete de contêineres vazios do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes no ano de 2015.**

<b>NAVEGANTES (SC) INTRAURBANO</b>	
<b>Trajetos</b>	<b>Preço</b>
PORTONAVE X ROGÉRIO PHILIPPI	90,00
PORTONAVE X ATLANTIS	90,00
<b>Navegantes (SC) para Itajaí (SC) (e rota inversa)</b>	
<b>Trajetos</b>	<b>Preço</b>
PORTONAVE X CONEXÃO (EDI CARLO)	125,00
PORTONAVE X COOPERCARGA	125,00
PORTONAVE X ÚNICA	125,00
PORTONAVE X EVOLUCION	125,00
PORTONAVE X EMBRARREFER	125,00
MULTILOG X NAVEGANTES	125,00
<b>Itajaí (SC)</b>	
<b>Trajetos</b>	<b>Preço</b>
APM <i>TERMINALS</i> X TERMINAL	105,00
ITAJAÍ X NAVEGANTES	125,00
TERMINAL X TERMINAL	105,00
MULTILOG X ITAJAÍ	90,00
ITAJAÍ X SÃO FRANCISCO	440,00
ITAJAÍ X PARANAGUÁ	1020,00
ITAJAÍ X SANTOS	1770,00
ITAJAI X IMBITUBA	665,00
ITAJAI X ITAPOA	665,00

**Fonte:** Sindicato dos Transportadores Autônomos de Contêineres e Cargas em Geral de Itajaí e Região (SINTRACON), 2015.

**Elaboração:** Wander Luis de Melo Cruz, 2015.

Como podemos analisar, os fretes de contêineres vazios dentro do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes custa em média R\$ 112,91, enquanto a média dos contêineres cheios é de R\$ 283,66. Os contêineres cheios além de mais caros, e também tem o encargo com o seguro da carga que é relativo ao valor da mesma. Os preços dos fretes de contêineres em uma área curta como a do complexo portuário e logístico do Itajaí pode ser bastante complexo de ser analisado pois, se

verificarmos a tabela abaixo (tabela 11), podemos identificar as disparidades dos preços de frente entre os terminais portuários, por exemplo, o transporte de um contêiner cheio do CLIA da Multilog S/A até o terminal portuário da Portonave S/A em Navegantes custa R\$ 220 (senha), enquanto da Multilog S/A até o terminal público de Itajaí operado pela APM *Terminals* Itajaí S/A, o frete custa R\$ 170 (senha). Entretanto, se analisarmos minuciosamente, o primeiro trecho (Multilog S/A – Portonave S/A) tem 26,9 Km (atribuído à necessidade de percorrer a BR-470 até chegar ao cruzamento com a BR-101), que dividido pelo valor do frete cobrado custa R\$ 9,85 por Km, enquanto o segundo trecho (Multilog S/A – APM *Terminals* Itajaí S/A) tem 11,6 Km, que dividido pelo valor do frete cobrado custa R\$ 14,65 por Km. Os preços por quilômetro dos fretes cobrados dos trechos entre os terminais localizados em Itajaí são mais altos devido à necessidade dos caminhões terem que adentrar por quase todo o trajeto em área urbana, onde a velocidade é menor e os congestionamentos são maiores, diferentemente do acesso ao terminal de Navegantes que se dá pela BR-470 e pela Via Portuária.

**Tabela 10: Preço do frete de contêineres cheios no complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes no ano de 2015**

<b>Itajaí (SC) - Navegantes (SC)</b>	
<b>Trajetos</b>	<b>Preço</b>
ITAJAÍ X NAVEGANTES (SENHA)	220,00
MULTILOG X NAVEGANTES (SENHA)	265,00
TERMINAL OVAÇÃO MULTILOG X NAVEGANTES	360,00
TERMINAL OVAÇÃO ITAJAÍ X DESOVA NAVEGANTES	470,00
TERMINAL	360,00
TERMINAL OVAÇÃO ITAJAÍ X NAVEGANTES	265,00
PORTO DE NAVEGANTES X MULTILOG (IMPORTAÇÃO)	
<b>Itajaí (SC) intraurbano</b>	
<b>Trajetos</b>	<b>Preço</b>
MULTILOG X PORTO DE ITAJAÍ (SENHA)	170,00
TERMINAL X PORTO ITAJAÍ (SENHA)	150,00
TERMINAL OVAÇÃO X PORTO ITAJAÍ	320,00
TERMINAL OVAÇÃO X MULTILOG	320,00
TERMINAL OVAÇÃO SÁFRIO OU REFRIBRAS X MULTILOG	360,00
TERMINAL OVAÇÃO SÁFRIO OU REFRIBRAS X TERMINAL OU PORTO	360,00
PORTO DE ITAJAÍ X MULTILOG (IMPORTAÇÃO)	265,00
BRASKARNE DTC E SENHA	150,00
BRASKARNE X NAVEGANTES	220,00

**Fonte:** Sindicato dos Transportadores Autônomos de Contêineres e Cargas em Geral de Itajaí e Região (SINTRACON), 2015.

**Elaboração:** Wander Luis de Melo Cruz, 2015.

O SINTRACON também criou uma tabela para padronizar o preço dos fretes de contêineres para algumas das principais cidades-destino do complexo portuário e logístico do Itajaí (tabela 12):

**Tabela 11: Preço do transporte de contêineres do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes para as suas principais cidades de destino.**

<b>Município</b>	<b>Distância em KM</b>	<b>Preço (R\$)</b>
Joinville	100	740,00
Paranaguá	300	1480,00
Criciúma	300	1480,00
Içara	300	1480,00
Tubarão	220	1300,00
Araranguá	310	1480,00
Porto Alegre	550	2500,00
Lages	300	1480,00
Rio do Sul	150	925,00
Chapecó	520	2400,00
Curitibanos	270	1480,00
Videira	370	1660,00
Fraiburgo	370	1660,00
Caçador	360	1660,00
Blumenau	60	650,00
Gaspar	40	550,00
Ilhota	20	460,00
Brusque	35	550,00
Imbituba	180	1200,00
Florianópolis	100	740,00
Curitiba	220	1300,00
Santos	600	2585,00
São Paulo	600	2860,00
Itapoá	180	1200,00
Campinas	720	3230,00
Jundiaí	630	2770,00
Vinhedo	660	3050,00
Valinhos	650	3050,00
Itaquá	650	3050,00
Rio de Janeiro	1.050	5800,00

Sorocaba	680	3050,00
Jaraguá	100	740,00
Palhoça	130	740,00

**Fonte:** Sindicato dos Transportadores Autônomos de Contêineres e Cargas em Geral de Itajaí e Região (SINTRACON), 2015.

**Elaboração:** Wander Luis de Melo Cruz, 2015

Analisando a tabela acima, conseguimos identificar que as cidades mais próximas da região são as que pagam pelos fretes mais elevados, por exemplo, o transporte de Itajaí ou Navegantes até Joinville custa R\$ 740 para percorrer 100 Km, no qual é pago R\$ 7,4 por Km, mesmo preço que é pago para o transporte até a capital Florianópolis. Enquanto o frete para o município de Lages é de R\$ 1.480 para percorrer 300 Km, no qual é pago R\$ 4,93 por Km. Outro exemplo emblemático, seria o transporte de contêineres de Chapecó, cidade que juntamente com a sua região, envia diariamente muitos caminhões para o complexo portuário e logístico do Itajaí carregados de carnes de frango e suínos congelados. O trecho não é barato, custa R\$ 2.400 reais para percorrer 520 Km, no qual é pago R\$ 4,61 por Km. Evidentemente, as grandes agroindústrias do oeste catarinense não pagam todo esse preço devido terem em alguns casos suas próprias frotas de veículos de transporte ou terceirizam o transporte com contratos de exclusividade dos transportadores, os chamados transportadores “agregados” como é o caso da Coopercentral Aurora Alimentos, da Gomes da Costa S/A e também da Localfrio S/A<sup>75</sup> (CRUZ, 2014).

De acordo com a pesquisa da Fundação Dom Cabral (2015), as empresas que têm se defrontado com elevados custos logísticos de transporte de matéria-prima e buscam combatê-los por meio de estratégias internas como reduzir o número de entregas rápidas e terceirizar a frota e os serviços logísticos para outros operadores. Ademais, essas empresas também têm trabalhado com operações FOB<sup>76</sup>

<sup>75</sup> Em março de 2016, tivemos uma entrevista com a LocalFrio S/A junto a gerente administrativa da empresa, Daiani Furtado no qual ela afirmou que a unidade de Itajaí, conta com 80 caminhoneiros agregados.

<sup>76</sup> A sigla FOB significa *free on board* e em português pode ser traduzida por “**Livre a bordo**”. Neste tipo de frete, **o comprador assume todos os riscos e custos** com o transporte da mercadoria, assim que ela é colocada a bordo do navio. Por conta e risco do fornecedor fica a obrigação de colocar a mercadoria a bordo, no porto de embarque designado pelo importador.

em substituição ao CIF<sup>77</sup>. Em termos de eficiência logística, as empresas não transferem responsabilidades e custos logísticos para os clientes (eficiência logística externa). Para elas, o principal determinante de aumento de custos logísticos é a infraestrutura precária. A precariedade da malha ferroviária do Brasil foi insistentemente apontada como um grande gargalo para o desenvolvimento do país. Não obstante, quando o assunto é competitividade, volta à tona a questão das infraestruturas.

#### **4.2 Dinâmica de transporte e armazenamento dos recintos alfandegados do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes.**

Ao analisarmos o complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes poderíamos, sem muitas dificuldades, realizar um estudo apenas de sua área retroportuária. Retro é advérbio que quer dizer “atrás”. Por essa lógica o retroporto seria uma área de carga ou descarga de mercadorias que se situa na área de influência do porto. Nessa área podem ser efetuados todos os procedimentos aduaneiros para que as cargas se dirijam ao porto já desembaraçadas. Podem também ser implantados sistemas informatizados facilitando o controle aduaneiro à distância e permitindo agilização nas inspeções físicas com mesmas estruturas das autoridades aduaneiras do porto local.

Com o crescimento da utilização de contêineres, as instalações portuárias passaram a ter problemas de espaço físico para o armazenamento das unidades, sobretudo as que chegavam vazias ao porto e, em consequência, novas áreas foram sendo ocupadas por novas empresas para atender à demanda de contêineres vazios, sendo essas áreas conhecidas como DEPOTs, e também para contêineres cheios com cargas de exportação e importação com necessidade de desova.

Muitas empresas localizadas na área retroportuária foram se especializando em diversos seguimentos, tais como: transporte de cargas específicas; armazenamento para determinados tipos de produtos; agências de transporte, despacho aduaneiro e comércio exterior; reparo e manutenção de caminhões e embarcações, estaleiros, empresas de transporte intermodal, distribuidoras de peças e equipamentos de transporte entre outros, que juntos formam uma cadeia de serviços que

---

<sup>77</sup> CIF é a sigla para *Cost, Insurance and Freight*, que em português, significa “Custo, Seguros e Frete”. Neste tipo de frete, **o fornecedor é responsável por todos os custos e riscos** com a entrega da mercadoria, incluindo o seguro marítimo e frete. Esta responsabilidade finda quando a mercadoria chega ao porto de destino designado pelo comprador.



se esboça em uma complexa rede de agentes interdependentes que sustentam as atividades retroportuárias no complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes.

No complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes encontramos diversos escritórios que atuam como despachante aduaneiro. Esse tipo de profissional pode praticar, em nome dos seus representados, os atos relacionados com o despacho aduaneiro de bens ou de mercadorias, inclusive bagagem de viajante, transportados por qualquer via, na importação ou na exportação. Ele pode representar os importadores, exportadores, transportadores, armazéns alfandegados, perante aos diversos órgãos intervenientes governamentais e entidades comerciais, nos procedimentos aduaneiros, fiscais, tributários, logísticos e comerciais, visando à liberação aduaneira da carga importada ou exportada.

Essa profissão (despachante aduaneiro) teve início nos tempos do Brasil Imperial e atualmente é regida pelo Decreto nº 646/92. Esta norma diz que o interessado (importador ou exportador) pode fazer o seu próprio despacho aduaneiro através de seu corpo funcional, ou contratar um despachante aduaneiro. Este despachante aduaneiro deverá ter registro na Receita Federal do Brasil e sempre trabalhará por instrumento específico de procuração. A principal função do despachante aduaneiro é a formulação da declaração aduaneira de importação ou de exportação, que nada mais é que a proposição da destinação a ser dada aos bens submetidos ao controle aduaneiro, indicando o regime aduaneiro a aplicar às mercadorias e comunicando os elementos exigidos pela Aduana para aplicação desse regime. Além de preparar e assinar documentos de base ao despacho aduaneiro, o despachante aduaneiro pode efetuar atividades de agenciamento de cargas como: a classificação de mercadorias; debitar os impostos incidentes em cada operação de importação; cotar transportes internacionais e nacionais; firmar termos de responsabilidade com os órgãos intervenientes, entre outras coisas. A verificação da mercadoria, para sua identificação ou quantificação, quando necessária, exceto em casos excepcionais, é realizada na presença do importador ou de seu representante, nesse caso, o despachante aduaneiro, podendo este recebê-la após o seu desembaraço.

Para que o despachante aduaneiro possa atuar como representante de uma empresa para a prática dos atos relacionados com o despacho aduaneiro, ele deve, primeiramente, ser credenciado no Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex) pelo responsável legal pela pessoa jurídica, o qual também já deverá ter providenciado

sua habilitação para utilizar o Siscomex. Atualmente são vastos os segmentos de atuação do despachante aduaneiro. No passado, limitava-se a liberação de cargas nos portos e aeroportos. Atualmente, com o crescimento das operações de comércio exterior, os despachantes aduaneiros têm ampliado o seu leque de serviços, nos quais os mesmos normalmente trabalham como agências de cargas, sendo as mesmas especializadas em comércio exterior, agenciamento de cargas e logística, algo muito comum no complexo portuário e logístico do Itajaí, sendo esse tipo de serviço mais aglomerado na região central do município de Itajaí e no bairro da Fazenda, também em Itajaí.

Algumas das grandes empresas que trabalham com o tramite de mercadorias em zonas retroportuárias se habilitaram como alguma forma de Estação Aduaneira de Interior (EADI), seja para atuar como Recinto Especial para o Desembarço Aduaneiro de Exportação (REDEX), Portos Secos ou Centro Logístico Industrial Aduaneiro (CLIA). Também ocorre na área retroportuárias do complexo portuário e logístico do Itajaí a presença de empresas ligadas à pesca, extração de petróleo (PETROBRÁS), estaleiros de diversos portes, presença de armazéns para granéis e, também agora em projeto, para completar o que possibilitará a chamada “logística integrada”, a futura almejada conexão com estradas de ferro. Para que possamos ter noção das diferenças dos tipos de EADI, vamos explicar as definições delas abaixo:

**a) Os Centro Logístico Industrial Aduaneiro (CLIA)** são uma categoria de aduana, originada pela medida provisória nº 320, de 24 de agosto de 2006, que teve vigência de apenas seis meses, mas durou o suficiente para licenciar cinco recintos (todos localizados no estado de São Paulo). A medida estipulava que empresas interessadas em trabalhar com os serviços públicos de armazenagem e movimentação de mercadorias importadas e destinadas à exportação poderiam obter licença da Receita Federal desde que se enquadre nos quesitos técnicos, financeiros e operacionais legalmente especificados. Trata-se de um procedimento diferente daquele existente até então, que consistia na licitação pública como modo único de criação de EADI (Estação Aduaneira de Interior), conhecidas como portos secos. Essa nova medida alterou o quadro jurídico de criação de novos recintos alfandegados na zona secundária ao delegar à iniciativa privada o poder de também realizar atividades de alfandegamento, sendo que a priori elas eram competência do governo federal.

O objetivo dos CLIAS é descentralizar e interiorizar geograficamente as operações de desembarço aduaneiro, levando-as para próximo dos interessados finais, e também proporcionar a redução dos custos operacionais das EADI através de maior concorrência pelo serviço de desembarço aduaneiro. A medida provisória nº 612, de 2 de abril de 2013, reestruturou o modelo jurídico de organização dos recintos aduaneiros de zona secundária, concedendo à iniciativa privada peticionar, com base em Lei, a autorização de instalação de novos Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros (CLIAS) sob o regime de licenciamento ou de transformação de recintos já alfandegados sob o modelo de Porto Seco para o modelo de CLIA. Por meio desse modelo, estabelecimentos de pessoas jurídicas recebem a concessão ou permissão para movimentar e armazenar cargas sob controle aduaneiro após a conclusão de processo licitatório, desde que atendidas condições como requisitos de segurança e de controle exigidos por Lei, resultou com o surgimento de mais 18 CLIAS, dispersos pelas regiões Sudeste e Sul do Brasil.

Atualmente, de acordo com a Receita Federal (2015), existem 21 empresas que atuam como CLIA no território nacional, sendo 12 delas localizadas no estado de São Paulo, três no Espírito Santo, duas em Minas Gerais, e apenas uma empresa nos estados da Bahia, Rio de Janeiro, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, o que evidencia a grande concentração regional no Sudeste desse tipo de recinto aduaneiro. No complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes temos atualmente apenas uma empresa que atua como CLIA que é a Multilog S/A, entretanto a Localfrio S/A tem o projeto de transformar seu recinto localizado em Itajaí, que atualmente trabalha como REDEX, em um CLIA.

**b) O Porto Seco** se trata de uma modalidade de Estação Aduaneira de Interior situada em zona secundária, destinada à prestação dos serviços públicos de movimentação e armazenagem de mercadorias que estejam sob controle aduaneiro. No porto seco são executados serviços aduaneiros a cargo da Secretaria da Receita Federal, inclusive os de processamento de despacho aduaneiro de importação e de exportação, possibilitando a interiorização desses serviços no país. Alguns serviços executados em Portos Secos são: etiquetagem e marcação de produtos destinados à exportação, visando a sua adaptação às exigências do comprador, demonstração e testes de funcionamento de veículos, máquinas e equipamentos, acondicionamento e reacondicionamento e montagem (industrialização).

Os regimes de Operação em um Porto Seco são do tipo: comum; suspensivos; entrepostagem aduaneira<sup>78</sup> na importação e na exportação; admissão temporária; trânsito aduaneiro; exportação temporária, inclusive para aperfeiçoamento passivo; Depósito Alfandegado Certificado (Dac-Dub); Depósito Especial Alfandegado. Os Portos Secos recebem cargas diversas e preparam para exportação. Já na importação, recebem mercadorias ainda consolidadas, destinadas a despacho para consumo imediato ou a *entrepasto aduaneiro*. Nas importações, armazena a mercadoria pelo período desejado pelo importador (um ano, prorrogável até três anos) em regime de suspensão de impostos, podendo fazer a nacionalização fracionada.

No Brasil existem atualmente 41 recintos alfandegados que atuam como Portos Secos, sendo que existe apenas um recinto dessa modalidade no Distrito Federal, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás, Pará, Amazonas e Bahia; dois recintos em Pernambuco, Rio de Janeiro e Santa Catarina; três em Minas Gerais; quatro no Paraná; oito no Rio Grande do Sul e 13 no estado de São Paulo, o que demonstra uma grande concentração desse tipo de recinto alfandegado nas regiões Sul e Sudeste do Brasil. No complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes atualmente encontramos a Brasfrigo S/A que atua como Porto Seco<sup>79</sup> (RECEITA FEDERAL, 2015). Vale ressaltar que com a legislação favorecendo a criação dos CLIAs, muitas EADI que atuavam como Portos Secos entraram com pedido na Receita Federal para a conversão da modalidade Porto Seco para CLIA.

**c) Os Recintos Especiais para Despacho Aduaneiro de Exportação (REDEX)** são recintos de exportação *não alfandegados de uso público*, destinado à movimentação de mercadorias para a exportação, sob controle da fiscalização aduaneira. Localizado em zonas secundárias, processa o despacho aduaneiro de exportação no estabelecimento do exportador (ou para uso comum de vários exportadores da mesma Unidade da Secretaria da Receita Federal). São recintos para cargas de exportação em container e alfandegados mediante ato declaratório da Receita Federal.

---

<sup>78</sup> O regime de entreposto aduaneiro é o que permite, na importação e na exportação, o depósito de mercadoria, em local determinado, com suspensão do pagamento de tributos e sob controle fiscal.

<sup>79</sup> Em entrevista a um dos gestores da Brasfrigo S/A (José Fernandes), o mesmo confirmou o interesse da empresa em transformar-se em CLIA.

Os recintos habilitados com REDEX tem por objetivo descentralizar algumas atividades de comércio exterior (exportação) da esfera pública, sendo levado até o exportador os serviços da Receita Federal, medida que eleva a velocidade de resolução dos trâmites burocráticos das exportações, otimizando o processo de circulação do capital. Um REDEX melhora acompanhamento e a operacionalização da logística de exportação, o que permite uma maior agilização nas atividades, centralizando todos os processos de exportação e aduaneiros no próprio REDEX, obtendo, assim, redução de custos administrativos e operacionais, para os embarques dos exportadores que adentrarem no recinto, com seus produtos para o desembaraço, e também, uma maior especialização na manipulação de determinadas cargas pois mesmo quando não há exclusividade de um único exportador, os exportadores normalmente tem determinada especialização produtiva em comum.

No Brasil atualmente existem 71 recintos que atuam como REDEX, havendo a existência de apenas um estabelecimento dessa modalidade nos estados do Mato Grosso, Pará, Minas Gerais e Espírito Santo, dois em Pernambuco, quatro no Paraná, seis em Santa Catarina, dez no Rio de Janeiro e 45 em São Paulo, o que evidencia uma grande concentração desse tipo de recinto no estado de São Paulo (RECEITA FEDERAL, 2015). complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes encontramos atualmente duas empresas que atuam como REDEX, são a Itazém S/A e a Localfrio S/A, sendo que a última está em processo de tornar-se um CLIA<sup>80</sup>.

Os recintos alfandegados são de grande importância para arrecadação de divisas para o Estado, sendo imprescindível seu bom funcionamento para que não existam fraudes fiscais no trâmite de mercadorias, além da fiscalização sobre a qualidade dos produtos que serão destinados aos consumidores, tendo eles grande responsabilidade pela segurança dos últimos.

Cabe ao Estado à instituição e manipulação das tarifas aduaneiras, ou impostos de importação. Podem ser elas instituídas na base *ad valorem*, que estabelece uma porcentagem sobre o valor dos bens importados ou exportados; podem ser específicas, estabelecendo um valor específico de imposto para cada tipo de produto; ou podem ainda ser de base mista, compreendendo taxaçaõ *ad valorem* e

---

<sup>80</sup> Em entrevista na Localfrio Itajaí S/A, fomos informados que, entre os anos de 2008 e 2012, haviam 7 recintos funcionando como REDEX em Itajaí, porém apenas a Localfrio S/A e a Itazém (Teporti S/A) mantiveram-se no mercado após esse período.

específica. De acordo com o economista Wilson Cano (2012), as tarifas têm grande importância, principalmente para os países em vias de desenvolvimento, ao permitir que a política econômica governamental possa estabelecer, se necessário, maior grau de proteção à produção interna.

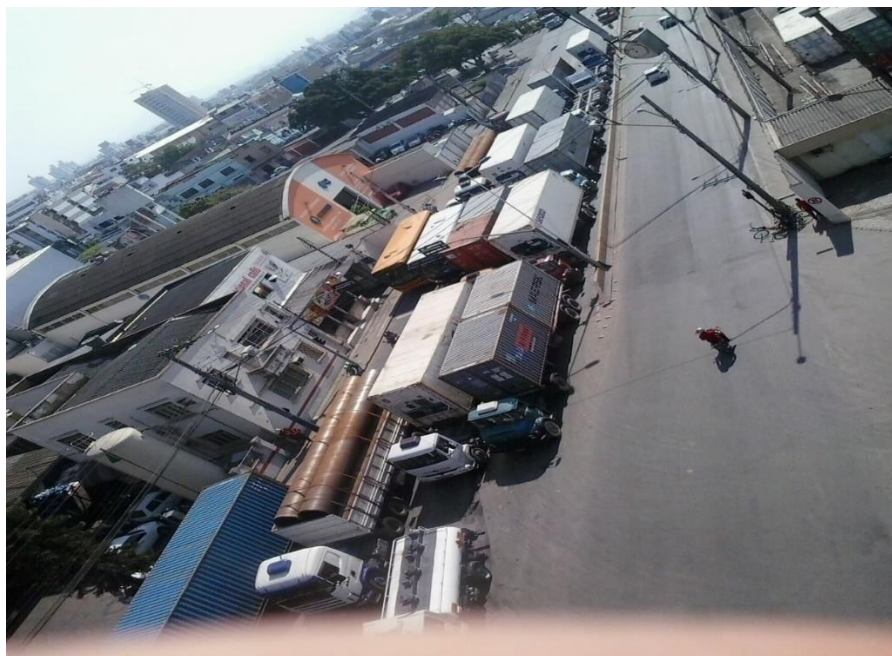
Já no que se refere ao acesso aos terminais portuários e recintos alfandegados, podemos afirmar que nas últimas décadas a movimentação de cargas nas cidades, especialmente nas regiões metropolitanas, enfrenta obstáculos cada vez maiores. Além do trânsito congestionado, da dificuldade de estacionamento e das grandes distâncias percorridas, mais de cem municípios espalhados por todo o território nacional adotam algum tipo de restrição ao trânsito de caminhões nas vias urbanas. Em Itajaí, por exemplo, a Lei municipal nº2734/1992 considera infração “carregar ou descarregar materiais destinados a estabelecimentos situados na zona central e nas radiais, fora do horário previsto<sup>81</sup>” (PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAJAÍ, 2015).

Para evitar o congestionamento das vias de acesso aos terminais portuários e a retardação da fluidez nos municípios, normalmente são criadas leis municipais, sendo as medidas mais comuns: a circulação limitada para grandes veículos; horários determinados para carga e descarga; rodízio de placas (não se usa essa medida no complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes) e restrição do tamanho e peso dos caminhões. Também a incorporação de tecnologia, como o agendamento de chegada e saída de caminhões aos terminais portuários tem sido uma boa opção para a diminuição das filas de veículos de cargas nas cidades portuárias.

A exemplo do que foi dito acima, podemos destacar o agendamento de caminhões feitos por *web site* na APM *Terminals* Itajaí S/A e na Portonave S/A, para entrega e retirada nos terminais portuários. Isso é uma logística moderna, pois o planejamento enceta desde onde o contêiner ficará por determinado tempo, quando sairá do terminal portuário, a rotatividade nos pátios dos terminais, evita grandes congestionamentos em frente aos terminais portuários e em suas respectivas vias de acesso. O acesso dos caminhões melhorou bastante após o agendamento de carregamento e descarga nos terminais do complexo portuário, e com isso, as empresas despendem menos recursos com diárias, combustíveis e até mesmo acarreta em melhores condições de trabalho para os caminhoneiros.

---

<sup>81</sup> Lei nº 2734/1992, capítulo V, art. 24.



**Imagem 08:** Fila de caminhões agendados para entrarem no terminal operado pela APM *Terminals Itajaí S/A*.

**Fonte:** Wander Luis de Melo Cruz, 2015.

Outra solução para diminuir o tempo dos caminhões nos terminais portuários é equipá-los com elevadores, paleteiras e empilhadeiras, como já ocorre nos Estados Unidos, também pode ajudar a reduzir o tempo de carga e descarga em até 80%, comparando ao tempo de trabalho braçal (REVISTA VALOR ECONÔMICO, 2015).

Nos terminais de uso privativo, localizados mais a montante do Rio Itajaí-açu, como a Polyterminal S/A, o Teporti S/A e o Terminal da Braskarne (JBS), existem restrições para operações, por exemplo, é proibida a movimentação de embarcações durante a noite. Os terminais não recebem embarcações com contêineres, apenas cargas *break bulk*. Isso se deve as restrições para o giro das embarcações e a profundidade do leito que diminui à montante do rio. Os contêineres nos pátios desses terminais advêm da Portonave S/A ou da APM *Terminals Itajaí S/A*.

Eles são transportados por caminhões para os terminais no regime de Declaração de Transito de Contêiner (DTC).

A taxação das diárias dos contêineres incentiva os importadores a não deixarem suas mercadorias nos terminais da Portonave S/A e APM *Terminals* Itajaí S/A por mais de uma semana, pois esses dois terminais têm custos mais elevados para médios e longos prazos de armazenagem, estrategicamente pelo fato que seus pátios necessitem de maior giro de mercadorias<sup>82</sup>. O importador, sabendo disso, normalmente prefere deixar as cargas armazenadas em outras zonas alfandegadas com tarifas menores antes de nacionalizá-las quando o mesmo necessita de mais prazos. Na importação não tem modo *free time* e o preço das diárias com armazenagem aumenta abruptamente depois do primeiro período na zona primária. Algumas cargas chegam a ser abandonadas e leiloadas pela Receita Federal, muitas vezes isso é causado pelo fator chamado de “canal cinza”<sup>83</sup>.

De acordo com a APM *Terminals* Itajaí S/A, apenas 5% das cargas são inspecionadas (média nacional). O quadro infraestrutural, tecnológico e burocrático não permite um aumento da inspeção, de forma que não inviabilize a logística das empresas usuárias do terminal.

Quando os importadores já resolveram os quesitos com a Receita Federal, é comum que alguns terminais deem alguns prazos com valores a serem pagos para retirada das cargas. Isso também abre a possibilidade de alguns terminais e empresas importadoras a tentarem “segurar” as cargas, alegando ou até criando certos empecilhos para

---

<sup>82</sup> Podemos destacar que a APM *Terminals* Itajaí S/A cobra 0,50 % sobre o valor do CIF de contêineres FCL (contêiner cheio, de um único cliente) durante os primeiros cinco dias (1º Período), depois passa a cobrar 0,25 % após o quinto dia (2º Período), 0,30% após o 12º dia (3º Período) e 0,40 % após 21 dias (4º Período), porém as taxas para cargas LCL (contêiner com mercadorias de mais de um cliente, que necessita de desova no armazém) são mais elevados (APM *TERMINALS*, 2015). A Portonave S/A cobra taxas de 0,41 % sobre o CIF de contêineres FCL durante os primeiros seis dias (1º Período), a partir do sétimo dia 0,21% (2º período), 0,28% após o 15º dia (3º Período) e 0,33 % após o 30º dia (4º Período), e, assim como na APM *Terminals* Itajaí S/A, as taxas para cargas LCL são mais altas (PORTONAVE, 2015).

<sup>83</sup> Se a Declaração de Importação (DI) é selecionada para o canal cinza, é realizado o exame documental, a verificação física da mercadoria e a aplicação de procedimento especial de controle aduaneiro, para verificação de elementos indiciários de fraude, inclusive no que se refere ao preço declarado da mercadoria de importação se inicia com o registro da declaração de importação (DI) no Siscomex – Sistema Integrado de Comércio Exterior.



conseguir mais diárias com armazenagem, afinal, a morosidade, a burocracia e o atraso, normalmente beneficia esses grupos, fato que não é endêmico do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes.

O regime de entreposto aduaneiro<sup>84</sup> permite que o importador nacionalize (pague o imposto referente à carga importada) a quantidade e os itens que o mesmo necessita em tempos diferentes. Isso significa que o importador pode retirar gradualmente a carga da zona primária de acordo com suas necessidades. Também vale lembrarmos, que em alguns casos de demanda intensa, as empresas que estão exportando para o Brasil já enviam as mercadorias sob esse regime, para otimizar a logística quando o importador solicitar o pedido, sendo muito comum cargas desse tipo nos pátios dos terminais de uso privativo do complexo portuário de Itajaí/Navegantes.

Na exportação existe o regime de *free time*, uma regalia que não existe para cargas importadas, mesmo em regime de DTA (Declaração de Transito Aduaneiro). Essa medida é um dos fatores que tornam as cargas de importação mais interessantes para os terminais. No caso do DTA/DTC, a carga não é necessariamente presenciada no Porto, ela apenas é descarregada, porém é retirada em menos de 48 horas e presenciada no Terminal Alfandegado que ela for destinada, onde se iniciará o processo de desembarço e nacionalização da carga de acordo com as necessidades do importador.

#### **4.3 Organização espacial e estratégias das empresas de transporte e logística do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes.**

O estudo sobre a cadeia de serviços do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes possibilita a ampliação da compreensão do contexto onde as empresas estão inseridas, no qual podemos observar a divisão social do trabalho, as interações entre as empresas e a hierarquia dos usuários do complexo portuário e logístico. No momento em que os agentes começam a perceber as inter-relações existentes entre os diferentes elos da cadeia de serviços, os seus gargalos começam a ficar mais claros, isto é, os pontos de estrangulamento que diminuem a competitividade dos terminais e das próprias empresas, onde através de esforços conjuntos— algo que nem sempre ocorre — podem produzir

---

<sup>84</sup>Entreposto aduaneiro: é o regime aduaneiro especial que permite tanto na importação como na exportação, o depósito de mercadorias, em local alfandegado, com suspensão do pagamento de tributos e sob controle fiscal e aduaneiro. É pago apenas a taxa das diárias da mercadoria nos pátios da zona primária antes dela ser nacionalizada ou desnacionalizada.

ganhos para todos os agentes envolvidos, gerando um efeito multiplicador (RANGEL, 2005).

Para compreendermos as funções das empresas de transporte e logística do complexo portuário e logístico do Itajaí, é necessário ter a noção da ação de escalas geográficas que incidem sobre o território, no qual um novo nível (ou organização) escalar pôde ser concebido, o qual se teria definido pela mundialização do capital (CHESNAIS, 1996), é chamado de “sistema global de estados múltiplos” (WOOD, 2014), e pressupõe todos os lugares como pontos de convergência e de interação de forças locais, regionais, nacionais e globais. Para Selingard-Sampaio (2009), existem pelo ou menos quatro níveis de empresas que se enquadram em escalas geográficas diferentes:

Assumindo-se que se delineou, de 1970 até hoje, uma reestruturação das escalas geográficas – derivada, entre outras causas, de mudanças tecnológicas, que afetaram os meios de transportes e comunicação e os sistemas produtivos, e de mudanças políticas que se projetaram em novas relações de governança – essa geografia econômica multidimensional deveria considerar, pelo ou menos, quatro níveis: o nível micro de indivíduos e empresas (que se dispersam por locais e regiões que formam um “arquipélago” ou um complexo mosaico global); o nível macro do Estado-nação; o nível transnacional do capital e das finanças, materializado nos blocos socioeconômicos formados por unidades econômico-políticas associadas (UE, Nafta, Apec, Mercosul etc.), o nível da economia global ou mundial, regulada por um regime internacional de governança arbitrado por instituições supranacionais (FMI, ONU, OMC, Banco Mundial) e Estados-nações, regime baseado em regras e convenções, em acordos multilaterais por eles estabelecidos (SELINGARD-SAMPAIO, 2009, p.27).

Se analisarmos o quadro de empresas de transporte e logística do complexo portuário do Itajaí, identificaremos exemplares de todas as escalas, pois há unidades de empresas globais, empresas latino-americanas, empresas com sedes em diversas unidades federativas do Brasil, empresas de origem de outras regiões de Santa Catarina, e por

fim, e majoritariamente empresas locais. Celso M. Hara (2013, p.46) enfatiza que a tarefa das empresas “parece não ser de pouca monta, se for levado em consideração que atualmente a competição tende a ocorrer não mais entre empresas isoladas, mas cada vez mais entre cadeias produtivas inteiras”.

A região do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes desenvolveu no decorrer de seu processo de formação social, recursos específicos<sup>85</sup> que atuaram historicamente para a criação de forças centrípetas para a realização de atividades de transporte e logística de cargas containerizadas, bem como, atualmente a aglomeração desses serviços somados a não ampliação das infraestruturas de transportes, cria também forças centrífugas— como já demonstramos no terceiro capítulo deste trabalho.

Para Santos (2009) as forças centrípetas resultam do processo econômico e do processo social, e tanto podem estar subordinados, às regularidades do processo de produção, quanto às surpresas da intersubjetividade. Essas forças centrípetas, forças de agregação, são fatores de convergência, pois “elas agem no campo, agem na cidade e agem entre cidade e campo. No campo e na cidade elas são, respectivamente, fatores de homogeneização e aglomeração. E entre o campo e a cidade, elas são fatores de coesão” (Ibidem, p.286). Já as forças centrífugas podem ser consideradas um fator de desagregação, quando retiram da região os elementos do seu próprio comando, a ser buscado fora e longe dali, como tem ocorrido nos dois últimos anos a evasão de cargas do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes. Sobre as forças centrífugas, o mesmo autor afirma:

Pode-se falar numa desestruturação, se nos colocamos em relação ao passado, isto é, ao equilíbrio anterior. E uma reestruturação, se vemos a coisa do ponto de vista do processo que está se dando. Entre fatores longínquos, causadores de uma tensão local, contamos o

---

<sup>85</sup>*Recursos específicos*: cuja coordenação se encontra fora do mercado, implicando instituições, normas e convenções; eles existem em um estado virtual, não podendo ser transferidos, pois constituem produtos de relações que se estabelecem entre diversos agentes presentes no território, relações que criam mecanismos possibilitadores de produção e reprodução de conhecimento, informação e qualificação de mão-de-obra entre os agentes locais (SELINGARD-SAMPAIO, 2009, p.76).

comércio internacional, as demandas da grande indústria, as necessidades de abastecimento metropolitano, o fornecimento dos capitais, as políticas públicas ditadas nas metrópoles nacionais ou estrangeiras (SANTOS, 2009, p.287).

A ascensão e o declínio econômico de uma determinada região, além de estar subordinado aos aspetos político-econômicos de maior escala, também pode ser relacionado ao aumento da produtividade social do trabalho e da composição orgânica do capital de outras regiões, que desvaloriza as mercadorias produzidas sob os métodos de produção anteriores. A mesma regra vale para as atividades de serviços de transportes e logística, especialmente para as médias e grandes prestadoras de serviços, pois as empresas que incorporam novos métodos organizacionais e tecnologias, de forma que consigam ter vantagens competitivas e prover economia de escala, costumemente conquistam clientes de outras empresas e regiões.

Normalmente, a localização de uma unidade produtora está voltada para o mercado ou das fontes de matérias-primas, com maior ou menor grau de dependência direta dos custos de transporte. Por exemplo, as indústrias beneficiadoras de produtos agrícolas tendem às fontes de matérias-primas, como óleos vegetais, arroz, café, leite em pó etc. De acordo com Cano (2012, p.226), são indústrias que, tipicamente, “perdem peso” no processo de transformação, ao contrário de outras que “ganham peso” (automobilística, bebidas, etc.).

A reposição rápida das mercadorias é relevante para evitar que a falta de produtos no mercado resulte em insatisfações por parte dos consumidores e das empresas compradoras, assim, é fundamental a eficiência dos operadores logísticos desde às atividades de transbordo (embarque e desembarque), de acondicionamento (uso de contêineres) para os bens industrializados e para os alimentos perecíveis (controle térmico), bem como os aspectos tecnológicos que possibilitem a realização de atividades logísticas em tempo imediato de acordo com às necessidades dos clientes.

A exemplo do que foi dito acima, atualmente quase todas as empresas de transporte e logística internacionais estão em rede com seus clientes através do *Eletronic Data Interchange* (EDI). O EDI é uma abordagem que coloca as informações em formato padronizado facilmente compartilhadas entre diferentes sistemas de computadores de diferentes empresas.

Com o EDI, um cliente pode transmitir seu pedido diretamente ao computador do fornecedor. Imediatamente, o computador do fornecedor processa o pedido, e programa a produção, separa o pedido e transporta. As informações de estoque são automaticamente atualizadas e os relatórios estão instantaneamente disponíveis.

Hara (2013) demonstra que as redes de varejo hipermercadista adotaram um sistema à base de EDI, calcado em tecnologia de informação que engloba leitores de códigos de barras, o ECR – *Efficient Consumer Response* (Resposta Eficiente ao Consumidor), permitindo ganhos reais em toda cadeia de suprimentos.

Uma tendência que tem se tornado comum, é que as agências que trabalham com despacho aduaneiro também ofereçam serviços de comércio exterior, agenciamento de cargas e também sejam intermediadores dos contratos com operadores de transportes e armazéns. Seus clientes são normalmente empresas de médio e pequeno porte que não tem em suas dependências equipes especializadas em comércio exterior. No complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes conseguimos identificar em nossa pesquisa 43 agências que oferecem esses serviços. Abaixo elaboramos dois quadros que tentam sintetizar alguns dos principais serviços oferecidos por essas empresas nas atividades de importação e exportação:

**Quadro 08: Principais serviços oferecidos por agências de comércio exterior, de cargas e despacho aduaneiro (importação).**

**IMPORTAÇÃO**

- ❖ Providenciar a emissão de Atos Concessórios DRAW-BACK (suspensão) pelo SISCOMEX e Atos Concessórios
- ❖ DRAW-BACK (isenção-via formulário) pelo SECEX do Banco do Brasil e sua devida comprovação.
- ❖ Contratação de seguro internacional.
- ❖ Aberturas de Cartas de Crédito (L/C).
- ❖ Emitir Licenças de Importação (LI) e providenciar seu deferimento junto aos órgãos competentes, inclusive, para casos especiais como importação de "material usado", entre outros....
- ❖ Emitir o Registro de Operação Financeira (ROF) e seu esquema de pagamento junto ao BACEN.
- ❖ Analisar os documentos recebidos.
- ❖ Classificar adequadamente as mercadorias obedecendo as normas vigentes (NCM-SH).
- ❖ Providenciar estimativa de custos.
- ❖ Registrar a Declaração de Importação (DI) e seu desembaraço aduaneiro (dentro de todas as atividades relacionadas no Regulamento Aduaneiro Brasileiro).
- ❖ Emitir a NF de entrada e acompanhar o carregamento da mercadoria para o transporte rodoviário.
- ❖ Fornecer informações precisas sobre Legislação em Comércio Exterior, tais como: Portarias, Decretos, Medidas Provisórias, Leis, Decretos-Lei, Instruções Normativas, entre outros....
- ❖ Encaminhar pleitos de " EX-Tarifários" junto ao MDIC (publicada no DOU em Resolução CAMEX).
- ❖ Regularizar pendências cambiais junto ao BACEN

**Fonte:** GPort Serviços em Comércio Exterior, 2015.

**Elaboração:** Wander Luis de Melo Cruz, 2015.

**Quadro 09: Principais serviços oferecidos por agências de comércio exterior, de cargas e despacho aduaneiro (exportação).**

**EXPORTAÇÃO**

- ❖ Analisar documentos recebidos.
- ❖ Receber os pedidos de exportação ou documentos equivalentes.
- ❖ Interpretar Cartas de Crédito (L/C).
- ❖ Recepcionar a mercadoria em Porto ou Aeroporto.
- ❖ Contratar seguro internacional.
- ❖ Elaborar o Registro de Exportação (RE).
- ❖ Providenciar o desembaraço aduaneiro da mercadoria.
- ❖ Confeccionar os documentos de exportação (cambiais), tais como: Fatura Comercial (Invoice), Packing List, Borderô Bancários, Saques, Certificado FORM-A, Certificado Sanitário, Fitossanitário, entre outros.
- ❖ Fornecer informações sobre legislação em Comércio Exterior tais como: Portarias, Decretos, Medidas Provisórias, Leis,

**Fonte:** GPort Serviços em Comércio Exterior, 2015.

**Elaboração:** Wander Luis de Melo Cruz, 2015.

O ano de 2015 foi um período conturbado para as empresas de transporte e logística, pois além das paralizações dos caminhoneiros – incentivadas por partidos que se apropriaram de grande parcela dos meios de comunicação de massas no Brasil –, o diesel sofreu um acréscimo de 12, 3% entre julho de 2014 a julho de 2015. Para um país onde 67% das cargas trafegam pelo modal rodoviário, o índice alterou drasticamente o funcionamento da cadeia de transportes e dos operadores logísticos.

Se as infraestruturas de transportes e os preços dos combustíveis tem sido motivos de preocupação para as empresas de transportes e logística, por outro lado o avanço das redes de telefonia móvel de terceira e quarta geração trazem alento para o setor de operações logísticas. É difícil encontrar um transportador que, atualmente, não utilize recursos da telefonia celular. A comunicação móvel traz aumento de produtividade, velocidade nos percursos e facilidade de comunicação.

A comunicação sem fio ancila no combate à burocracia, que tanto afeta o setor de logística. Os grandes operadores esperam que o projeto Brasil ID – que pretende implementar infraestrutura tecnológica para a identificação, rastreamento e autenticação de mercadorias produzidas em circulação no país – avance e facilite os processos de fiscalização em estradas, portos e aeroportos. Com o uso da tecnologia de identificação por radiofrequência (RFID), será possível fazer a leitura digital automática dos documentos fiscais. O condutor não precisará estacionar para apresentar documentos nos postos fiscais (REVISTA VALOR ECONÔMICO, 2015).

A maioria das grandes empresas brasileiras contrata serviços logísticos terceirizados, 94% segundo dados do Instituto de Logística e *Supply Chain* (Ilos). Mas, enquanto 90% delas repassam para terceiros as atividades de transporte, apenas 30% terceirizam serviços de armazenagem e 5% optam por transferir a gestão de seus estoques (REVISTA VALOR ECONÔMICO, 2015).

Exemplo do que foi apontado acima, podemos identificar no complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes algumas empresas, como a indústria de pescados enlatados Gomes da Costa S/A, a BRF S/A e a Seara S/A, que apesar atualmente terceirizarem a maioria de suas atividades de transportes, e uma parcela da armazenagem (no caso da BRF), basicamente nenhuma delas abrem mão da gestão de seus estoques, sendo que a Gomes da Costa S/A e a BRF S/A construíram centros de distribuição em Itajaí, enquanto a Seara S/A (atualmente pertencente ao grupo JBS Friboi) possui o terminal portuário Braskarne logo acima do porto público em Itajaí, onde faz todo o processo de gestão do armazenamento dos produtos para exportação e, por ser um terminal alfandegado, realiza trâmite aduaneiro além de oferecer serviços de armazenamento, ova e desova de contêineres para terceiros no mesmo terminal portuário.

A crise econômica internacional de 2008-2009 fez com que o grupo Columbia S/A a se desfazer das operações no Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul, mantendo apenas as estruturas na Bahia e em Santa Catarina. Em 2012, já com o caixa fortalecido em decorrência das atividades de *trading*, retomou as atividades logísticas. Entre 2013 e 2014, o grupo alugou quatro instalações, sendo uma em Itajaí, uma em Curitiba/PR, uma em Cotia/SP e Cajamar/SP, onde estabeleceu seus novos centros de distribuição.

Em 2014, o grupo Columbia S/A faturou R\$ 2 bilhões, sendo 80% provenientes das atividades de *trading* e 20% do seguimento logístico (REVISTA VALOR ECONÔMICO, 2015). Estima-se que o



crescimento do grupo será impulsionado sobretudo pelas parcerias estratégicas e aquisições nos seguimentos de transporte rodoviário, navegação de cabotagem e tecnologia.

Já a empresa Localfrio S/A, tem sete unidades espalhadas pelo território nacional e conta com instalações dentro dos principais portos movimentadores de cargas containerizadas. Até 2016, a Localfrio S/A investirá mais de R\$ 30 milhões para operar dois centros logísticos industriais aduaneiros (CLIA), um deles será em Itajaí e outro no Guarujá, que tem 86 mil metros quadrados, com 90% dos investimentos com o objetivo de perpetuar a operação no porto de Santos/SP.

As obras para a criação do CLIA em Itajaí, que conta com 77 mil metros quadrados, começaram em abril e devem terminar até o final de 2015. A previsão para o alfandegamento é para o primeiro semestre de 2016 e a empresa espera aumentar sua receita em 45% no primeiro ano de operação (REVISTA VALOR ECONÔMICO, 2015). Atualmente a Localfrio S/A atua apenas como REDEX em Itajaí (Imagem 09).



**Imagem 09:** Terminal REDEX da Localfrio S/A em Itajaí.

**Fonte:** Wander Luis de Melo Cruz.

No complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes também encontramos grandes empresas locais de transporte e logística, como o caso da Expresso Itajaíense Ltda., que iniciou suas atividades em 2002 na cidade de Itajaí, atuando no transporte rodoviário de cargas para todo o território nacional. Adequando-se as necessidades e transformações do mercado, no ano seguinte foram criadas duas filiais, nos estados de Curitiba e Espírito Santo. Em 2004 foi aberta a filial no estado de São Paulo. Atualmente a empresa conta com instalações nos principais pontos estratégicos do mercado de cargas brasileiro, atendendo os portos de Itajaí, Imbituba, São Francisco do Sul, Paranaguá, Rio de Janeiro, Santos e Vitória. A empresa oferece além dos serviços de transporte de mercadorias para exportação e importação, a movimentação, armazenagem e o transporte de produtos químicos, cargas excedentes e cargas controladas pelo Exército e Polícia Federal, e transporte no regime de Declaração de Trânsito Aduaneiro (DTA), que permite o transporte de mercadorias – em contêineres ou não – sob controle aduaneiro, de um ponto a outro do território aduaneiro (EXPRESSO ITAJAIENSE, 2015).

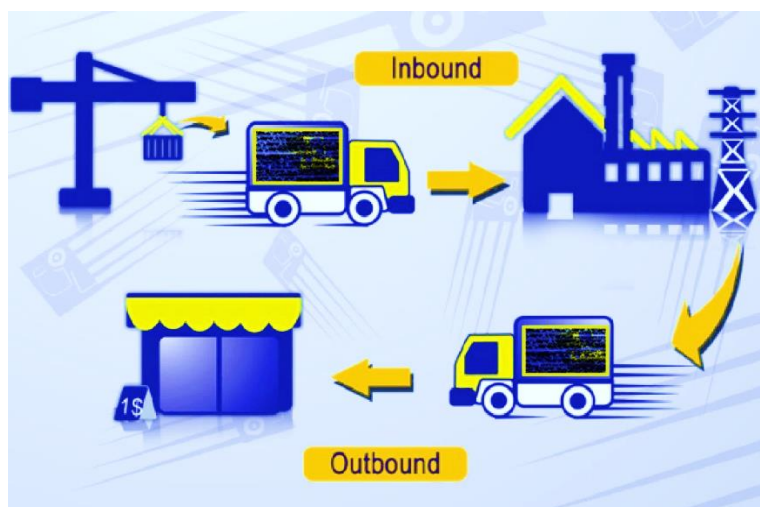
Entretanto, o provável maior exemplo de expansão de um grupo local de transporte e logística é do Transportes Dalçoquio S/A. A empresa começou as operações em transporte em 1968, em Itajaí. No início, o fundador da empresa, Augusto Dalçoquio Neto transportava derivados de petróleo e óleo combustível pela Petrobrás Distribuidora. Com o mercado em expansão observou a necessidade de ampliar a atuação e em 1969 inaugura o posto Irmãos Dalçoquio, e em 1981 o posto Santa Rosa, ambos com bandeira da Petrobrás. Na década de 70 a Dalçoquio compra novos caminhões e inicia o transporte de produtos corrosivos e tóxicos (TRANSPORTES DALÇOQUIO, 2015).

A empresa, que começou sua história com o transporte de produtos líquidos, consolida-se ao firmar parceria com a Petrobrás Distribuidora em 1983, alterando a razão social da empresa. A sociedade terminou em 2001, seguindo o Plano Nacional de Privatização do Governo Federal. A Dalçoquio S/A foi uma das primeiras empresas de transporte do Brasil a fazer parte do programa Atuação Responsável, da Abiquim (Associação Brasileira da Indústria Química). Em 1998 começa o transporte de carga seca. Acompanhando o ritmo de expansão econômica na primeira década do século XXI, a empresa inicia em 2006 a operação do Terminal Portuário Trocadeiro no complexo portuário do Itajaí. Atualmente a Dalçoquio S/A conta, entre filiais e centros de distribuição, com 31 unidades localizadas espalhadas

pelas regiões Sul, Sudeste e Nordeste do Brasil, e também atual na Argentina (Idem).

Podemos destacar que as principais estratégias de serviços oferecidos pelas empresas de transportes e logística no complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes possam ser divididas em, pelo ou menos, quatro grandes modalidades, sendo elas do tipo *inbound/outbound*, *cross-docking*, *just in time* e o agenciamento e operação de transporte intermodal/multimodal. Para que possamos ter discernimento das diferenças desses serviços logísticos, vamos explicá-los de forma sucinta e didática:

O tipo de serviço *Inbound* se refere à atividade de levar suprimentos para as indústrias de transformação. Algumas empresas de transporte e logística são especializadas em transportar e armazenar determinados produtos. É um processo bastante sensível, pois é preciso ter todas as partes e matérias-primas necessárias em sequência, quantidade, qualidade exigida e no tempo certo, dentro das fábricas ou montadoras. Já o tipo *Outbound* envolve a distribuição e armazenagem de produtos acabados, podendo a distribuição ser para agentes intermediários ou até mesmo para o consumidor final. Muitas empresas como a Conlog S/A, a Localfrio Transportes S/A, a Saglog Ltda., entre outras, oferecem esses serviços em Itajaí.



**Imagem 10:** Serviços de transporte e logística do tipo *Inbound/Outbound*.

**Fonte:** Saglog, 2015.

O *cross docking*, é definido como sendo um sistema de distribuição no qual a mercadoria recebida em um armazém ou Centro de Distribuição e não é estocada, mas sim, imediatamente preparada para o carregamento da entrega.

O *cross docking* é a transferência das mercadorias entregues, do ponto de recebimento, diretamente para o ponto de entrega, com tempo de estocagem limitado ou, se possível, nulo.

As instalações que operam com o *cross docking* recebem carretas completas (FTL – *Full Truck Load*) de diversos fornecedores e realizam, dentro das instalações, o processo de separação dos pedidos através da movimentação e combinação das cargas, da área de recebimento para a área de expedição. Apesar de ainda ser algo incipiente no Brasil, o *cross docking* é uma tendência que já é largamente utilizada nos EUA, como demonstram Chopra & Sunil (2007), e com o desenvolvimento de nossas infraestruturas de transportes, se aliado a reformas na burocracia do trâmite de mercadorias, a massificação do *cross docking* poderá tornar-se realidade.

As carretas partem com a carga completa formada por diversos fornecedores. O uso do FTL, tanto para o recebimento quanto para a expedição, permite que os custos de transporte sejam reduzidos. Este tipo de operação permite que a administração dos Centros de Distribuição concentre-se no fluxo de mercadorias, e não na armazenagem das mesmas. A aplicação deste sistema busca reduzir ou eliminar, se possível, duas das atividades mais caras realizadas em um armazém, a estocagem e o *picking* (separação das cargas).



**Imagem 11:** Serviços de transporte e logística do tipo *cross-docking*.

**Fonte:** Saglog, 2015.

O tipo *just in time* opera de forma que os pedidos são feitos em tempo real, o que favorece a diminuição dos armazéns para estocagem, custo dos materiais estocados, poupando área e, ao mesmo tempo, todo um conjunto de recursos que tem que ser disponibilizado para manter os armazéns. Friedman (2007) fez um estudo descritivo sobre como a rede varejista Walmart S/A reduziu os custos e os prejuízos, relacionados ao setor de transportes e armazenamento, após incorporar tecnologia (universalização de leitores de códigos de barras, informatização em tempo real dos pedidos aos fornecedores, expansão do uso de aparelhos de comunicação sem fio, etc.) em seus centros de distribuição o que possibilitou a organização da cadeia de suprimentos no formato de *just in time*.



**Imagem 12:** Serviços de transporte e logística do tipo *just in time*.

**Fonte:** Saglog, 2015.

Quando é necessário o transporte multimodal, as empresas atuam como agente multimodal, podendo oferecer diretamente todo o serviço entre os modais (multimodal) ou parte dele (intermodal). O agente de carga multimodal é um prestador de serviços logísticos na condição de intermediário entre o embarcador e o transportador, tipicamente em serviços de transporte e comércio internacional. Enquanto as companhias aéreas e armadores estão focados em definir suas rotas e frequências para balancear oferta/demanda e o aumento da produtividade dos serviços, os agentes de carga atuam no varejo deste mercado captando carga e oferecendo serviços especializados para clientes que buscam melhores tarifas, segurança e qualidade para escolha de transportadoras, armazéns, portos e ferrovias etc., de acordo com as necessidades dos clientes e também pelas especificidades de cada tipo de carga.

Em alguns casos os agentes multimodais de cargas planejam toda a logística de *circulação* de uma determinada mercadoria, ou seja, desde a retirada de um determinado produto em uma unidade produtiva específica, até o transporte do mesmo ao atacado, varejo ou cliente individual. O serviço envolve encontrar os serviços adequados ao planejamento logístico pertinente ao transporte internacional,

consolidação de cargas, armazenagem, manuseio da mercadoria, embalagem e até a distribuição da mercadoria no país ou região de destino. Muitas vezes o agente multimodal lida também com o desembaraço aduaneiro, emissão de certificados para propósitos oficiais e contratação de seguro. Estes serviços podem incluir consolidação de carga, unitização, controle de embarque de pedidos, visibilidade de informação, armazenagem e operações de contingência, porém normalmente esses serviços são feitos pelo Operador de Transporte Multimodal (OTM). Um agente de carga deve ser registrado nos órgãos reguladores governamentais e internacionais de cada um dos países em que opera. Agentes de carga marítimos também são chamados de NVOCC (*Non-Vessel – Owning Common Carrier*).



**Imagem 13:** Serviços de transporte e logística do agente/operador multimodal.  
**Fonte:** Saglog, 2015.

O operador de transporte multimodal (OTM) é a pessoa jurídica contratada como principal, e não como agente, para a realização do transporte multimodal de cargas da origem até o destino, por meios próprios ou por intermédio de terceiro, o qual pode ser transportador ou não. Assume perante o contratante a responsabilidade pela execução desses contratos, pelos prejuízos resultantes de perda, por danos ou

avarias às cargas sob sua custódia, assim como por aqueles decorrentes de atraso em sua entrega, quando houver prazo acordado. A operação de transporte multimodal é aquela que, regida por um único contrato de transporte, utiliza duas ou mais modalidades de transporte, desde a origem até o destino. Tal operação é executada sob a responsabilidade única de um operador de transporte multimodal (OTM).

O transporte multimodal de cargas compreende, além do transporte em si, os serviços de coleta, consolidação, movimentação e armazenagem de carga, desconsolidação e entrega, enfim, todas as etapas indispensáveis à completa execução da tarefa. Cabe ao operador de transporte multimodal emitir o conhecimento de transporte multimodal de carga. O operador de transporte multimodal e seus subcontratados não respondem por: ato ou fato imputável ao expedidor ou ao destinatário da carga; inadequação da embalagem, quando imputável ao expedidor da carga; vício próprio ou oculto da carga; manuseio, embarque, estiva ou descarga executados diretamente pelo expedidor, destinatário ou consignatário da carga, ou, ainda, pelos seus agentes ou propostos; força maior ou caso fortuito. Em 19 de fevereiro de 1998, foi sancionada a Lei nº 9.611, que dispõe sobre o transporte multimodal de cargas no Brasil, visando melhorar a qualidade e a produtividade dos transportes. Em sua essência, estabelece a operação não segmentada – serviço “porta-a-porta” – e a figura do operador de transporte multimodal (OTM), definindo a responsabilidade de cada interveniente na operação (RECEITA FEDERAL, 2015).

Atualmente os terminais do complexo portuário de Itajaí/Navegantes<sup>86</sup> tem dado ênfase em trabalhar com cargas importadas, devido as mesmas serem mais atrativas economicamente. Em Santa Catarina, por exemplo, desde o ano de 2009, o saldo das importações tem sido maior que o das exportações em dólares (US\$), porém em peso (ton.), ainda prevalecem as cargas de exportação. Em 2014, as exportações catarinenses totalizaram US\$ 8,3 bilhões e as importações US\$ 14,8 bilhões. Fator que pode ser atribuído principalmente ao fato do estado de Santa Catarina importar cargas que são destinadas à outros estados do território brasileiro e a tipologia das cargas importadas e exportadas.

---

<sup>86</sup> Com a crise econômica de 2016, com o ajuste fiscal e a desvalorização cambial esse quadro se alterou, tendo no início de 2016 um incremento de cargas de exportação e a diminuição de cargas de importação no complexo portuário de Itajaí/Navegantes.



Vale ressaltar também as empresas da zona secundária que realizam transporte, armazenamento, unitização e desunitização de cargas, paletização e logística de cargas *reefers* no complexo portuário e logístico do Itajaí, tais como a empresa paranaense Brado Logística S/A (que tem como principal cliente a JBS), a Brasfrigo S/A (que atualmente tem como principal cliente a BRF), Itazém Logística Portuária S/A, a Localfrio S/A e a Safrio Serviços de Armazenagem Frigorificada Ltda., entre outras. Todas essas empresas contêm câmaras para armazenar cargas refrigeradas paletizadas. Esse tipo de serviço prestado por essas empresas deve sempre contar com a presença de agentes do Ministério da Agricultura, que emitem certificados do Serviço de Inspeção Federal (SIF) sobre a qualidade do produto a ser exportado.

Existem muitas peculiaridades nos armazéns de carnes congeladas, não muito raro, são solicitados por clientes com exigências de câmaras isoladas para determinados produtos, por exemplo: clientes do Oriente Médio, por razões religiosas, consideram o suíno impuro e quando importam frango do Brasil exigem que as aves não sejam armazenadas nas mesmas câmaras que os suínos. Esse tipo de exigência pressiona algumas empresas que trabalham com exportação a terem armazéns e logística mais flexíveis e adaptáveis às singularidades de cada cliente.

Recentemente a autoridade sanitária de Moscou, na Rússia, decidiu ampliar para 93 o número de estabelecimentos brasileiros credenciados para exportar carne suína, bovina e de aves para aquele país. As últimas autorizações foram para unidades da BRF em Goiás, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Santa Catarina. A aproximação da Rússia é parte da estratégia para garantir o abastecimento depois que impôs embargo a uma série de países contrários à anexação da região ucraniana da Criméia por Moscou, liderados por Estados Unidos e a União Europeia (INFORMATIVO DOS PORTOS, 2014). Em junho de 2013, por exemplo, Santa Catarina exportou para Rússia 4,468 mil toneladas de carne suína. Em junho de 2014 o volume mais que dobrou e as agroindústrias receberam bem mais por tonelada que em 2013, o valor de US\$ 3 mil por US\$ 4,7 mil. Com essa alta das exportações de cargas refrigeradas, os armazéns de cargas *reefers* do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes estavam otimistas e em franca expansão de suas atividades<sup>87</sup>, porém o cenário político-econômico

---

<sup>87</sup>Podemos citar o exemplo da Coopercentral Aurora Alimentos, que reúne 13 cooperativas de suínos, frangos e derivados de leite, obteve em 2014 o maior faturamento de sua história: 2,1 bilhões de dólares, 12% mais do que no ano

nacional do ano de 2015 deixa dúvidas se a economia catarinense continuará crescendo no curto prazo.

Com a economia nacional passando por diversos entraves como a redução do crédito, o aumento das taxas de juros, a paralisação das várias obras de infraestruturas devido à crise política e econômica, os custos logísticos tendem a aumentar no curto prazo. Com isso, às práticas de terceirização dos serviços de transporte e logística de cargas tendem a aumentar. Na medida que o crédito vai se tornando a força vital dos negócios modernos, a classe que o controla fica mais poderosa, tomando para si – como seus lucros – uma proporção cada vez maior do produto da indústria<sup>88</sup>. E para as indústrias brasileiras, ainda o principal determinante de aumento de custos logísticos é a infraestrutura precária.

---

anterior. A Aurora investiu recentemente 260 milhões de reais na compra de um frigorífico de aves e de uma fábrica de ração. Com as aquisições, a empresa elevou quase 20% a capacidade de abate de frango de acordo com a revista Maiores e Melhores Empresas do Brasil (2015).

<sup>88</sup>No ano de 2014 os 10 grupos que mais lucraram no Brasil foram: 1) Itaú Unibanco Holding, 2) Bradesco 3) Ambev, 4) Itaúsa, 5) Santander, 6) SP Telecomunicações, 7) Cielo, 8) BTG Pactual, 9) Samacro e 10) Organizações Globo, de acordo com a Revista Maiores e Melhores Empresas do Brasil (2015).

## CONSIDERAÇÕES DO CAPÍTULO IV

Podemos verificar nessa última parte deste trabalho, que o aceleração da divisão territorial do trabalho no Brasil foi possível através da incorporação de novas tecnologias que possibilitaram manter todos os elos das cadeias produtivas conexas, complexificando e ampliando assim, as atividades de transportes e logística no território brasileiro. Sem embargo, a nova divisão territorial do trabalho desencadeou na especialização de regiões, sendo elas em algumas atividades produtivas, e outras em atividades de serviços complementares (predominância do terciário na composição do PIB) como o caso do complexo portuário e logístico do Itajaí, que tornou-se, em termos oficiais, a plataforma logística do estado de Santa Catarina, sendo que atualmente a região é o maior polo da América do Latina com especialização no manejo de cargas frigorificadas para à exportação.

Para tal pesquisa, destacamos à necessidade de os geógrafos retomarem os estudos sobre a geografia dos transportes, pois um tema tão inerente a ciência geográfica não pode ser abandonado. Dizemos isso porque grande parte dos geógrafos contemporâneos tem se debruçado sobre temas de outras ciências, principalmente os relacionados à subjetividade individual, incorporando discursos do “relativismo do ser” – produto da pós-modernidade que gera uma não-ciência – que atualmente causa uma grande crise não só na Geografia, mas nas ciências humanas em geral.

Evidentemente, o estudo dos transportes em si só, não responde a todas às necessidades de uma pesquisa de Geografia Econômica e Social sobre a própria temática dos transportes, devido a complexificação das relações humanas. Então, ao nosso ver, o mais correto é uma Geografia que aborde dos aspetos gerais da circulação em suas variações políticas, econômicas e sociais; os transportes em todas as suas modalidades; até as singularidades da logística corporativa. Sendo assim, concordamos com Silveira (2011) ao propor a Geografia da Circulação, dos Transportes e Logística.

O crescimento das atividades de comércio exterior na última década beneficiou o complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes, isso porque muitas dessas atividades foram atraídas pelos serviços de transporte e logística oferecidos pela região, o que ajudou a microrregião de Itajaí a elevar seus índices de participação na economia do estado de Santa Catarina, bem como no aumento do PIB e na oferta de empregos pouco, médio e altamente qualificados na região. Lembrando que atualmente o complexo portuário e logístico de

Itajaí/Navegantes movimentam quase 80% de todos os contêineres do estado de Santa Catarina.

Um dos fatores que identificamos como fundamental para o crescimento das empresas de transporte e logística no complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes, foi a difusão da prática de terceirização dos serviços de transportes, de armazenagem e gestão dos estoques por muitas das grandes empresas catarinenses e do Sul do Brasil, seguindo a tendência global de desintegração vertical de muitas unidades produtivas. Com a proliferação da prática de terceirização dos serviços de transporte e logística, surgem nos últimos 15 anos grandes grupos no Brasil que atuam como operadores logísticos, sendo que muitos deles, atualmente estão presentes no complexo portuário e logístico do Itajaí.

A incorporação de novas tecnologias de automatização e informatização, por exemplo o uso do EDI, tornou-se uma questão de sobrevivência para as empresas que trabalham com transportes e armazenamento de cargas, pois no Brasil, a logística empresarial precisa dar respostas rápidas para compensar a perda de competitividade ocasionada pelos problemas estruturais do território nacional. O Brasil é geograficamente diverso, possui realidades distintas de infraestrutura e uma complexidade fiscal, o que demanda constante estudo da organização logística e das estratégias de distribuição para que os produtos cheguem aos pontos de consumo com maior velocidade e ao menor custo. Os altos custos de automação dos centros de distribuição é um dos fatores que emperram o processo, muitas vezes implementado de forma gradativa.

Podemos também nos ater à questão do aumento das dificuldades que o transporte de cargas vem passando nas grandes regiões urbanas, principalmente nos últimos 12 anos no qual houve uma ampliação da frota de veículos no país, advindos da ascensão econômica que as classes C e D tiveram. Com a ampliação da frota de veículos em uma velocidade muito maior que a ampliação das infraestruturas de transportes, os sinais de saturação do modal rodoviário mostram-se cada vez mais claros, pressionando às autoridades a repensarem com urgência a matriz de transportes no Brasil. No complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes isso pode ser identificado através das dificuldades crescentes que as transportadoras têm tido na área urbana.

Outro fator que tem se consolidado é que o governo federal, desde o início dos anos 1990, tem cada vez mais delegado atividades à iniciativa privada no que se refere ao manuseio de cargas e alfandegamento. Com a ampliação dos CLIAS, o alfandegamento de

cargas vem se tornando um negócio altamente atrativo para os grandes grupos do setor de transportes e logística, que vem ampliando suas margens de faturamento nos últimos 15 anos.

Por fim, se não bastasse os problemas com as carências infraestruturais, a crise econômica tem reduzido à movimentação de cargas, e o ajuste fiscal tem colaborado com o agravamento da crise, sendo que, com o reajuste do preço dos combustíveis e energia, e a mudança da legislação trabalhista dos caminhoneiros, instala-se um conjunto de fatores que nos levam a acreditar que no curto prazo o Brasil terá um aumento nos custos logísticos.

## CONCLUSÃO

O complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes trata-se de um grande aglomerado de empresas de transporte e logística nos municípios de Itajaí e Navegantes. Sua gênese está relacionada à capacidade ociosa oriunda de atividades pretéritas, como os depósitos de madeiras e a presença de câmaras para a conserva de pescados, advindas da histórica atividade pesqueira da região litorânea de Itajaí. No decorrer das décadas de 1980 e 1990, surgiram gradativamente mais empresas especializadas em armazenagem de cargas refrigeradas containerizadas, principalmente com a ampliação das exportações das agroindústrias de carne catarinenses e a prática de terceirização dos serviços de transportes, demandando assim, de mais empresas de transportes e armazenamento, assim como de caminhoneiros autônomos na região. O desenvolvimento da região, até de fato configurar-se como o que chamamos por complexo portuário e logístico, foi gradual e impulsionado com os anos de disputa por preços de tarifas de ICMS entre as UF's, no qual muitas empresas passaram a também importar por Santa Catarina, atraindo empresas multinacionais e de outras unidades federativas para atuar no então promissor setor de transportes e logística da região. Eis que então, a região passaria a tornar-se a plataforma logística do estado de Santa Catarina, mostrando grandes níveis de concentração na movimentação de cargas containerizadas, sendo atualmente responsável por quase 80% da movimentação de contêineres do estado de Santa Catarina, e o segundo maior movimentador de contêineres no Brasil.

Analizando o complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes e a conjuntura dos portos e terminais portuários brasileiros, fica evidente a necessidade da modernização e manutenção de outros portos e das vias de acesso aos terminais portuários para que haja uma diminuição dos custos logísticos, maior desenvolvimento das respectivas regiões portuárias, bem como o provimento das unidades federativas mais carentes desse tipo de infraestrutura e, também, para encetar maior desconcentração territorial na movimentação de cargas e a diminuição dos acidentes rodoviários.

As vias de acesso ao complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes são constantemente noticiadas por ocorrerem diversos acidentes envolvendo caminhões com cargas e veículos pilotados por civis, muitas vezes esses acidentes são marcados por fatalidades, especialmente nos trechos não duplicados da BR-470, as perdas econômicas e sociais são, de certa forma, imensuráveis, sendo que

muitos desses acidentes podem ser atribuídos à não duplicação da BR-470 e à inexistência de uma ferrovia que conecte o oeste catarinense ao litoral. Podemos destacar os acidentes com fatalidades, que em sua maioria são advindos de coalizões frontais. Porém, nos relatórios da Polícia Rodoviária Federal e em alguns veículos da mídia convencional, os acidentes são atribuídos excepcionalmente ao comportamento individual dos motoristas, como: o excesso de velocidade, a ingestão de álcool e a desatenção. Mas se analisarmos por outro lado, as coalizões frontais, que são o tipo de coalizão que mais causam mortes, basicamente não ocorrem em vias duplicadas, então atribuir a culpa unicamente ao indivíduo isenta o papel das autoridades em investir em segurança das vias e em transporte intermodal.

Alguns alardes relativos à pressão por obras de infraestruturas de transportes no complexo portuário e logístico do Itajaí são, de certa forma capciosos, como demonstramos neste trabalho os casos da ampliação do Canal do Panamá e o da possível evasão de cargas do oeste de Santa Catarina para o porto de Paranaguá devido às obras de duplicação de acesso ao porto paranaense serem realizadas antes da duplicação da BR-470. Como demonstramos, esses argumentos de caráter “apocalíptico” sobre a queda de representatividade do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes no cenário nacional na movimentação de cargas são equivocados, pois desconsideram a geografia dos fluxos atuais (no caso do Canal do Panamá), e desconsideram a estrutura existente na forma de complexo logístico (física e humana). De fato, as obras de acesso ao complexo portuário e logístico, bem como às obras na zona portuária, são de grande emergência e a não realização das mesmas, em curto e médio prazo, deve comprometer sim a conjuntura econômica de complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes, mas não pelo fato dos trechos das concessões das BRs-282, 153, 476 e 277, que dão acesso ao porto de Paranaguá, ficarem prontos primeiro que os da BR-470 (que dá o acesso ao complexo portuário de Itajaí), e muito menos pela ampliação do Canal de Panamá, mas sim pela à ampliação do porte das embarcações que fazem as linhas de grandes distâncias (especialmente os contêineres chineses) e a modernização de outras áreas portuárias da região Sul e Sudeste do Brasil, com destaque para os portos de Itapoá/SC, Paranaguá/PR e até mesmo Santos/SP, pois esses portos atualmente tem capacidade de receber embarcações de maior porte que o complexo portuário do Itajaí, além de serem menos vulneráveis à questões climáticas e ambientais.

Aumentando a profundidade do leito do rio e ampliando o canal de acesso do Itajaí, o complexo portuário do Itajaí poderá receber maiores embarcações, o que consequentemente ampliaria a quantidade de cargas movimentadas em seus respectivos terminais. O efeito multiplicador que seria gerado com as novas demandas de serviços que surgiriam dessa ampliação atingiria a uma vasta gama de elos da cadeia de serviços do complexo portuário e logístico do Itajaí e do estado de Santa Catarina, que possivelmente teria uma ampliação substancial na renda. Porém, ressaltamos que o papel da realização de obras de contenção dos sedimentos ao longo do rio Itajaí, importantes para manter a dragagem da foz na profundidade ideal para a atracação de embarcações de grande calado.

Já no que se refere à administração portuária, é importante ter em conta que o sucesso ou fracasso de um complexo portuário, não está apenas ligado ao tipo de gestão se é público, privado ou misto. É bem comum a opinião que os terminais de uso privativo e a iniciativa privada são mais eficientes. Trata-se de uma falácia, pois basta fazer um pequeno levantamento histórico para refutar essa análise. No caso brasileiro, o que podemos ressaltar é que o distanciamento da legislação para terminais públicos e privados é que privilegia a eficiência econômica dos últimos, o que invalida a opinião dominante que justifica que o terminal privado é eficiente, justamente e unicamente, por ser privado.

Evidentemente, nós consideramos que seja mais interessante que a iniciativa privada faça investimentos em infraestruturas de transporte e que sejam realizadas parcerias público-privadas no modelo proposto por Ignácio Mourão Rangel – especialmente na atualidade, em que o Brasil passa por um ajuste fiscal – o que de fato, direcionaria os investimentos públicos para as áreas que não são de grande interesse da iniciativa privada, ou mesmo, por questões de planejamento ou soberania nacional não devem ser privatizadas ou sequer concedidas.

Podemos afirmar, sem qualquer ressalva, que a estratégia de tornar o setor de transportes e logística cada vez mais de caráter privado tem sido executada pelo governo federal nos últimos dez anos, de forma que não houve um movimento desse tipo desde a década de 1990. Desde às concessões de rodovias, terminais portuários, ferrovias e aeroportos, com prazos cada vez maiores e com contratos flexíveis, assim como por outro lado, a tentativa de diminuir a participação do BNDES nos investimentos em infraestruturas. Também não podemos deixar de evidenciar que a maior delegação de atividades à iniciativa privada, como a expansão dos agentes privados nos serviços de alfandegamento,



demonstra a proposta de diminuição do papel do Estado no governo atual. É inegável, para qualquer um pesquisador que procure nas propostas atuais de investimentos em infraestruturas do governo, que à ampliação do papel dos agentes privados nos setores de infraestruturas de transportes e de alfandegamento deve aumentar nos próximos anos. Essa ampliação da atuação dos agentes privados vai deste o financiamento até a execução das obras, seja através de privatizações ou de concessões com longos prazos para grandes grupos internacionais e nacionais. Esse fenômeno podemos identificar com muita nitidez no complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes.

O uso do transporte intermodal, mais precisamente a conexão de uma linha férrea com os terminais portuários deve modificar substancialmente a fluidez espacial do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes. Uma vez que podemos considerar que a cada contêiner (de 20 pés) transportado por estradas de ferro até dentro do terminal portuário, significa um caminhão a menos circulando nas rodovias e ruas de acesso aos terminais portuários. O exemplo disso, podemos citar a reativação da Ferrovia Tereza Cristina, que ajudou a melhorar o trânsito nas vias de acesso ao Porto de Imbituba/SC de forma significativa<sup>89</sup>. Não adianta um porto ser moderno, ser eficiente, ter ótimos guindastes, MHCs, portaineres, transtêineres etc., se às mercadorias têm dificuldades para chegar e sair das zonas primária e secundária, devido à existência de gargalos infraestruturais que comprometem à logística dos terminais, dos armadores, dos armazéns e das transportadoras. Tudo isso acarreta em perdas de competitividade devido ao encarecimento dos preços finais dos produtos movimentados e, também, inflaciona os preços dos serviços logísticos da região do complexo portuário.

Os investimentos em infraestruturas de transportes são cada vez mais demandados não só no complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes, mas também pelas indústrias e prestadores de serviços logísticos de outras regiões do Brasil, bem como pela própria população urbana e rural. Porém, cabe ressaltar, que mesmo com essa pressão por investimentos, o Brasil se encontra refém da dívida pública, por exemplo, no ano de 2014 foi destinado cerca de 5% do PIB para os juros da dívida pública (sem contar os outros encargos da dívida e as amortizações), enquanto os investimentos em infraestruturas de transportes no período de 2001-2012 foram da ordem de 0,73% do PIB,

---

<sup>89</sup> Agradecemos ao Luis Rogério Pupo, Presidente da SCPAr Imbituba (Porto de Imbituba) pelas colocações.

o que nós consideramos um percentual muito baixo para o desenvolvimento nacional, especialmente se compararmos aos índices do PIB destinados ao setor de transportes por outros países emergentes.

Já no que se refere à regulamentação, é nítida a necessidade de desburocratização dos terminais portuários e nos recintos alfandegados, com destaque para a cabotagem, pois este modal de transporte faz basicamente o mesmo trâmite burocrático nos terminais portuários que uma embarcação de cargas de importação oriunda de qualquer outro continente, o que na prática desalenta os operadores à utilizarem a cabotagem.

A ênfase de muitos recintos alfandegados em trabalharem com cargas importadas é claramente dada pelas vantagens econômicas que lhes é concedida pelas diárias que os importadores pagam pelas cargas antes delas serem nacionalizadas. Evidentemente, isso é extremamente danoso para a indústria catarinense o fato de muitas de suas principais empresas de transportes e logística (especialmente, no complexo portuário e logístico do Itajaí) dando ênfase às cargas de importação, sendo que o correto seria um movimento institucional para pressionar por vantagens em exportar e a trabalharem com cargas de exportação.

Com a abertura nos últimos dez anos de editais para o surgimento de novos CLIAS, alguns Portos Secos e empresas que atuam como REDEX tem se convertido em CLIA. A expansão desse tipo de EADI, mais uma vez nos leva a concluir que o Estado quer abdicar-se mais das atividades de alfandegamento, além de fomentar a competição interfirmas. No complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes existe atualmente a proposta da criação de mais um CLIA, pertencente ao grupo paulista Localfrio S/A, que atualmente trabalha como REDEX em Itajaí.

As empresas de transporte e logística de cargas, entre elas podemos citar as transportadoras, os armazéns, as agências de cargas, comércio exterior e despacho aduaneiro, os operadores multimodal, as distribuidoras, e as empresas de suporte às atividades de transporte e armazenamento, ampliaram muito quantitativamente sua presença no complexo portuário e logístico do Itajaí nos últimos 15 anos. A isso podemos atribuir principalmente ao desenvolvimento e à ampliação das redes de comunicação, e do processo de terceirização dos transportes de muitas empresas que destinam cargas à região, como também a proliferação de agências de comércio exterior facilitou para que pequenos e médios produtores (de diversos produtos) iniciassem sua participação nas atividades de comércio exterior. Normalmente, pequenas e médias empresas não contam com escritórios especializados

em comércio exterior, e por isso demandam dos serviços de agências para a realização de todo o trâmite burocrático. Essas agências, nos últimos 15 anos, ampliaram seu leque de serviços e atualmente é bem comum que elas também façam os contratos com as transportadoras e os armazéns que os seus clientes, sejam importadores ou exportadores, necessitam. No centro e no bairro Fazenda em Itajaí, é onde encontramos uma grande concentração quantitativa desse tipo de agência, porém com a inauguração da Portonave S/A, em Navegantes no ano de 2007, algumas agências de cargas passaram a localizar-se no respectivo município.

Já as transportadoras, com destaque aos transportadores rodoviários, localizam-se dispersas por regiões periféricas nas cidades de Itajaí e Navegantes, assim como as empresas que trabalham com vendas, aluguel e manutenção de contêineres. Os estaleiros, em sua maioria, estão localizados às margens do rio Itajaí-açu e perpassam por um momento conturbado com a crise econômica atual, especialmente os estaleiros que dependiam de contratos com a Petrobrás. As empresas que trabalham com o armazenamento de cargas *reefers*, ova e desova de contêineres com carnes para exportação, são extremamente sensíveis às variações do comércio exterior brasileiro, considerando que são estritamente dependentes do sucesso das vendas das agroindústrias de carnes do oeste catarinense, especialmente dos grupos BRF S/A, da Seara S/A (JBS Friboi), da Coopercentral Aurora Alimentos, entre outras. Portanto, muitas das empresas de transporte e logística no complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes dependem diretamente da competitividade das agroindústrias catarinenses exportadoras. Logicamente, uma outra grande parcela de empresas de transporte e logística trabalha com outro tipo de carga, especialmente os operadores logísticos que dão ênfase em produtos importados, tais como produtos cibernéticos, peças ou veículos automotivos inteiros, produtos químicos etc.

O cenário atual de crise político-econômica se complica com as políticas desastrosas do governo federal em busca do controle da inflação e a diminuição dos gastos públicos (ajuste fiscal), aplicando taxas de juros na casa de 14,25%<sup>90</sup> (Selic), com quedas nos IEDs e com a dívida pública na casa de 82% do PIB (dívida interna e externa) consumindo anualmente juros abusivos de dinheiro público. Vale lembrar, algo que não é nenhuma novidade, o que Rangel (2005) já dizia nos anos 1960, que sem a redução da ociosidade, a luta contra a inflação

---

<sup>90</sup>Referente ao mês 07/2015.

se converte em luta pela estagnação da economia, porque conduz à busca de um equilíbrio no estancamento ou na retração, e não no crescimento. Por isso, insistimos neste trabalho sobre a importância da retomada dos investimentos em infraestruturas de transportes (setor com anticapacidade ociosa), sejam eles com finalidades para o crescimento econômico, ou para redução dos custos e, conseqüentemente, no aumento da competitividade dos serviços de transportes e logística do território brasileiro, melhorando assim, a competitividade do preço dos produtos brasileiros no exterior, além de contribuir com a melhoria na fluidez territorial e na segurança da sociedade.

Entrementes, ressaltamos neste trabalho a urgência da melhoria das infraestruturas de transportes para a manutenção do complexo portuário e logístico de Itajaí/Navegantes, assim como as infraestruturas precárias serem atualmente o fator principal que eleva os custos logísticos. Destacamos que os principais fatores de impacto no preço final das mercadorias produzidas no território são energia, armazenagem e transportes, mas também existem outras variáveis como: distribuição urbana, transmissão de dados, custos com embalagens, custos portuários etc. Também analisamos como a questão da *capacidade ociosa* está relacionada com o surgimento do complexo portuário de Itajaí/Navegantes, assim como os aspectos relacionados à regulamentação (em suas respectivas hierarquias de poderes), as obras de infraestruturas de transportes. As empresas de transportes e logística tem uma relação de mutualismo, no qual todos os elos que compõe o aglomerado são interdependentes, diretamente ou indiretamente, o que legitima a sua existência organizacional em forma de complexo portuário e logístico.

Enfim, além de histórico, o materialismo também é dialético. Logo, os chamados esquemas de transições e ciclos engessados não devem ser levados ao pé da letra – por mais que evidentemente existam –, conforme a vida acadêmica tem nos feito aceitar, de forma a nos acovardar para às mudanças políticas que o Brasil, de fato, precisa realizar. O exemplo das fragilidades institucionais que perpassa o complexo portuário e logístico do Itajaí é apenas um ponto da imensa rede gargalos dispersos pelo país que tem inúmeros problemas para resolver dilemas relacionados ao planejamento territorial.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Mansueto. O que limita o investimento público no Brasil? In: PINHEIRO, Armando Castelar; FRISCHTAK, Cláudio. **Gargalos e soluções na infraestrutura de transportes**. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2014. p.87-127.

ARROYO, Maria Mônica. Dinâmica Territorial, Circulação e Cidades Médias. In: SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SOBRAZO, Oscar (Org). **Cidades Médias: Produção do Espaço Urbano e Regional**. São Paulo: Expressão Popular, 2006.p.71-85.

BANDEIRA, Luiz Alberto de Viana Moniz.O Brasil e as ameaças de projeto imperial dos EUA. In: **Carta Maior**. Disponível em: <<http://cartamaior.com.br/?/Editoria/Internacional/Moniz-Bandeira-O-Brasil-e-as-ameacas-de-projeto-imperial-dos-EUA/6/29340>> Acesso dia 30 de março de 2015.

BARAT, Joséf. Infraestruturas de logística e transporte: análise e perspectivas. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras impressões, 2011. p.217-246.

BELLUZZO, Luiz Gonzaga de Mello. **Os antecedentes da tormenta: origens da crise global**. Campinas-SP/São Paulo: Edª. FACAMP/Edª. UNESP, 1ª Edição, 2009.

\_\_\_\_\_. **O capital e suas metamorfoses**. São Paulo: Editora UNESP, 2013.

BENKO, Georges. Desenvolvimento sustentável e distritos industriais. In: **Revista Ra'ega**. Curitiba, nº5, p.7-26, 2001.

\_\_\_\_\_. **Economia, espaço e globalização: na aurora do século XXI**. São Paulo: 3ª Edição, Hucitec, 2002.

BIELSCHOWSKY, Ricardo. **Pensamento econômico brasileiro: ciclo ideológico do desenvolvimentismo**. Rio de Janeiro: 5ª Ed. Contraponto, 2000.

CAMPOS, Nazareno José de. Açorianos do litoral catarinense: da invisibilidade à mercantilização da cultura. In: **Arquipélago – História**. Ponta Delgada: 2ª série, XIII, 2009. p.177-201.

\_\_\_\_\_. **Terras comunais na Ilha de Santa Catarina**. Florianópolis: FCC Edições/Ed. UFSC, 1991.

CANO, Wilson. **Introdução à economia**: uma abordagem crítica. 3ª Ed. São Paulo: Editora UNESP, 2012.

CASTILLO, Ricardo; FREDERICO, Samuel. Espaço geográfico, produção e movimento: uma reflexão sobre o conceito de circuito espacial produtivo. In: **Sociedade e Natureza**. Uberlândia-MG: n°22 (vol.3), 2010, p.461-474.

CASTRO, Newton de. Privatização do setor de transportes no Brasil. In: PINHEIRO, Armando Castelar; FUKASAKU, Kiichiro. **A privatização no Brasil**: o caso dos serviços de utilidade pública. Brasília: BNDES, 2000.

CHANG, Ha-Joon. **Chutando a escada**. A estratégia do desenvolvimento em perspectiva histórica. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

CHESNAIS, François. **A mundialização do capital**. São Paulo: Xamã, 1996.

CHOPRA, Sunil; MEINDL, Peter. **Supply chain management**: Strategy, Planning, and Operation. New Jersey: 3ª Ed. Person, 2007.

CONTI, Sergio. Espaço global versus espaço local: perspectiva sistêmica do desenvolvimento local. In: DINIZ, Clélio Campolina; LEMOS, Mauro Borges (Orgs.). **Economia e Território**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005. p. 209-252.

CORRÊA, Roberto Lobato. Espaço, um conceito - chave da Geografia. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). **Geografia**: conceitos e temas. 8ª Ed. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. p. 15-49.

CORIAT, Benjamin. **Pensar pelo avesso: o modelo japonês de trabalho de organização**. Rio de Janeiro: Revan/ UFRJ, 1994.

COSTA, Wanderley Messias. **Geografia Política e Geopolítica**. São Paulo: 2ª Ed., Editora da Universidade de São Paulo – Edusp, 2013.

CRUZ, Wander Luis de Melo. O papel da circulação, dos transportes e da logística para reprodução do capital: o caso das agroindústrias de produtos de origem animal de Santa Catarina. In: **Seminário Internacional América Platina (SIAP)**. Disponível em: <[http://www.seminarioamericaplatina.com/restrito/trabalho/Wander-Luis-de-Melo-Cruz-301014-0031-Wander\\_SIAP\\_2014\\_Completo.pdf](http://www.seminarioamericaplatina.com/restrito/trabalho/Wander-Luis-de-Melo-Cruz-301014-0031-Wander_SIAP_2014_Completo.pdf)>. Acesso dia 01 de dezembro de 2014.

DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo: comentários sobre a sociedade do espetáculo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

DIAS, Leila Christina. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; Corrêa. Roberto Lobato. **Geografia: conceitos e temas**. 8ª Ed. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. p.141-162.

ENGELS, Friedrich. **Anti-Dühring**. São Paulo: Paz e Terra, 3ª Ed., 1990.

ESPÍNDOLA, Carlos José. **As agroindústrias de carne no Sul do Brasil**. (Tese de Doutorado em Geografia Humana). São Paulo: FFLCH/USP, 2002.

\_\_\_\_\_. **As agroindústrias no Brasil: o caso Sadia**. 1. ed. Chapecó/SC: Grifos, 1999.

\_\_\_\_\_. As inovações no transporte de cargas marítimas: apontamentos para a pesquisa. In: **CaderNAU: Cadernos do Núcleo de Análises Urbanas**, v. 1, p. 41-52, 2013.

FATTORELLI, Maria Lúcia. **Dívida brasileira e o paradoxo da desigualdade**. Disponível em: <<http://www.ihu.unisinos.br/entrevistas/525951-entrevista-especial-com-maria-lucia-fattorelli>>. Acesso dia 02 de dezembro de 2015.

FELIPE JUNIOR, Nelson Fernandes. **Circulação, transporte e logística no setor portuário e marítimo brasileiro**. Vila Velha/ES: Above Publicações, 2014.

\_\_\_\_\_. **Dinâmica econômica e recentes transformações no transporte marítimo de cabotagem e longo curso no Brasil**: alguns apontamentos sobre a modernização portuária no Estado de São Paulo. Tese de Doutorado em Geografia. Presidente Prudente/SP: UNESP/Faculdade de Ciências e Tecnologia – FCT, 2012.

FRIEDMAN, Thomas Loren. **O Mundo é Plano**: Uma Breve História do Século XXI. Rio de Janeiro: Objetiva 2007.

FRISCHTAK, Cláudio Roberto; DAVIES, Katharina. O Investimento privado em infraestrutura e seu financiamento. In: PINHEIRO, Armando Castelar; FRISCHTAK, Cláudio Roberto (Orgs.). **Gargalos e soluções nas infraestruturas de transportes**. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2014. p.39-65.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Formação econômica de Santa Catarina**. Florianópolis: Cidade Cultura, 2002.

\_\_\_\_\_. **Portos, ferrovias e navegação em Santa Catarina**. Florianópolis: EDUFSC, 2013.

GUIMARÃES, Eduardo Augusto. Regulação dos portos no Brasil: evolução e perspectivas. In: In: PINHEIRO, Armando Castelar; FRISCHTAK, Cláudio Roberto (Orgs.). **Gargalos e soluções nas infraestruturas de transportes**. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2014. p.285-311.

HARA, Celso Minoru. **Logística**: armazenagem, distribuição e *trademarketing*. Campinas/SP: 5ª Edição, Editora Alínea, 2013.

HOLLANDA FILHO, Sérgio Buarque de. A Organização Mundial do Comércio e os países em desenvolvimento. In: **Cadernos Geográficos**. Florianópolis: Imprensa Universitária - UFSC, Departamento de Geociências, nº 8, 2005.

INFORMATIVO DOS PORTOS. **Um gigante de apenas três anos**. Itajaí/SC: Ed. nº 180, setembro, 2014.



JABBOUR, Elias. **China hoje:** Projeto Nacional, Desenvolvimento e Socialismo de Mercado. São Paulo: 1ª Ed. Anita Garibaldi, 2012.

KUPFER, David; ROCHA, Frederico. Determinantes setoriais do desempenho das empresas industriais brasileiras. In: NEGRI, J. A. e SALERNO, M. S. (Orgs). **Inovações, Padrões Tecnológicos e Desempenho das Firms Industriais Brasileiras**. Brasília: IPEA, Capítulo 7. pp. 253-98. 2005.

LAXE, Fernando González. Puertos y transporte marítimo: ejes de una nueva articulación global. In: **Revista de economía mundial**. Coruña: Universidad da Coruña, nº 12, 2005. p.123-148.

LEITE, Ilka Boaventura. Descendentes de africanos em Santa Catarina: invisibilidade histórica e segregação In: **Negros do Sul do Brasil: invisibilidade e territorialidade**. Florianópolis: Editora Letras Contemporâneas, 1996.

LUKÁCS, György. **Lênin:** um estudo sobre a unidade de seu pensamento. São Paulo: Boitempo, 2012.

MAMIGONIAN, Armen. Indústria de Santa Catarina: dinamismo e estrangulamento. In: MAMIGONIAN, Armen (Org.). **Santa Catarina: estudos de geografia econômica e social**. Florianópolis: GCN/CFH/UFSC, 2011. p.73-120.

MARX, Karl. **O capital:** crítica da economia política. Livro 1: O processo de produção do capital. São Paulo: Boitempo, 2013.

MEDEIROS, Marlon Clóvis. **A Geografia Econômica do setor agroalimentar Brasileiro:** Recursos ociosos e dinâmica cíclica. Tese (Doutorado em Geografia Humana). São Paulo: FFLCH, 2007.

MONIÉ, Frédéric. Globalização, modernização do sistema portuário e relações cidade-porto no Brasil. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras impressões, 2011. p.299-327.

MOREIRA, Márcio Ricardo Teixeira. **A construção naval no Brasil:** sua gênese, desenvolvimento e o atual panorama da retomada do setor.

Tese de Doutorado em Geografia. Florianópolis: UFSC/CFH/GCN, 2012.

MOREIRA, Maurício Mesquita. O óbvio ignorado: custos internos de transporte e a geografia das exportações no Brasil. In: PINHEIRO, Armando Castelar; FRISCHTAK, Cláudio Roberto (Orgs.). **Gargalos e soluções nas infraestruturas de transportes**. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2014. p.127-145.

MOREIRA, Sônia Mirian Teixeira. **Porto de Itajaí: da gênese aos dias atuais**. Dissertação de Mestrado em Geografia. Florianópolis: UFSC/CFH/GCN, 1995.

NEU, Márcia Fernandes Rosa. A organização dos portos catarinenses e suas cidades. In: MAMIGONIAN, Armen (Org.). **Santa Catarina: estudos de geografia econômica e social**. Florianópolis: GCN/CFH/UFSC, 2011. p.443-460.

\_\_\_\_\_. **Os portos no sul do Brasil: da formação ao século XXI**. Tese de Doutorado em Geografia. São Paulo: USP/FFLCH, 2009.

OLIVEIRA, Carlos Tavares. **A Modernização dos Portos**. 3ª Ed. São Paulo: Editora Aduaneiras, 2000.

PEDROSA, Breno Viotto. A controvérsia da Geografia crítica no Brasil (Parte I). In: **Geosul**. Florianópolis: v. 30, n. 59, p 7-27, jan/jun. 2015.

PELUSO JUNIOR, Vitor Antônio. **Aspectos geográficos de Santa Catarina**. Florianópolis: Edufsc, 1991.

PEREIRA, Raquel Maria Fontes do Amaral. Santa Catarina no contexto da formação sócioespacial do Brasil Meridional: do período colonial ao fim do século XX. In: MAMIGONIAN, Armen (Org.). **Santa Catarina: estudos de geografia econômica e social**. Florianópolis: GCN/CFH/UFSC, 2011. p.13-30.

RANGEL, Ignácio. **Obras Reunidas**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2005. Vol.1 e 2.

ROCHA, Isa de Oliveira. Exportações industriais de Santa Catarina (1950-2010). In: MAMIGONIAN, Armen (Org.). **Santa Catarina:**

estudos de geografia econômica e social. Florianópolis: GCN/CFH/UFSC, 2011. p. 249-328.

ROCKMANN, Roberto. Como criar mecanismos de financiamento fora das linhas do BNDES?. In: **Carta Capital**. Disponível em: <<http://www.cartacapital.com.br/especiais/infraestrutura/como-criar-mecanismos-de-financiamento-fora-das-linhas-do-BNDES-2461.html>> Acesso dia 18 de novembro de 2015.

ROSS, Jurandyr L. Sanches. A sociedade industrial e o ambiente. In: ROSS, Jurandyr L. Sanches (Org.). **Geografia do Brasil**. São Paulo: 6ª Edição, Editora da Universidade de São Paulo – Edusp, 2014.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo. Razão e Emoção**. 4ª Ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo – Edusp, 2009.

\_\_\_\_\_. **Economia Espacial: Críticas e Alternativas**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo – Edusp, 2003.

\_\_\_\_\_. **Espaço e Método**. São Paulo: 5ª Ed., Editora da Universidade de São Paulo– Edusp, 2014.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Ed. Record, 2001.

SELINGARD-SAMPAIO, Sílvia. **Indústria e território em São Paulo: a estruturação do Multicomplexo Territorial Industrial Paulista (1950-2005)**. Campinas-SP: Editora Alínea, 2009.

SILVEIRA, Márcio Rogério. As cinco revoluções e evoluções logísticas e seus impactos sobre o território brasileiro. In: SILVEIRA, Márcio Rogério; LAMOSO, Lisandra Pereira; MOURÃO, Paulo Fernando Cirino (Orgs.). **Questões nacionais e regionais do território brasileiro**. São Paulo: Expressão Popular, 2009. p.13-42.

\_\_\_\_\_. Circulação, transportes e logística: bases para acumulação capitalista e a expansão geográfica do capital. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.) **Circulação, transportes e logística no Estado de São Paulo**. Curitiba/PR: Editora Appris, 2014.

\_\_\_\_\_. **Estradas de Ferro no Brasil:** das primeiras construções às parcerias público-privadas. Rio de Janeiro: Interciência, 2007.

\_\_\_\_\_. Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas.** São Paulo: Outras Impressões, 2011. p.21-69.

SILVEIRA, Márcio Rogério; COCCO, Rodrigo Giralddi. Interações espaciais, transporte público e estruturação do espaço urbano. In: **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais** (ANPUR), v.12, p.63-82, 2010.

SILVA, Célia Maria e. **Ganchos/SC:** Ascensão e decadência da pequena produção mercantil pesqueira. Florianópolis/SC: Ed. UFSC, 1992.

SILVA, José Graziano da. **A Nova dinâmica da agricultura brasileira.** Campinas: IE/UNICAMP, 1998.

SILVA, Marcos Aurélio. O Desenvolvimento regional e urbano catarinense no contexto sul-brasileiro: notas a partir da teoria marxista das transições. In: MAMIGONIAN, Armen (Org.). **Santa Catarina:** estudos de geografia econômica e social. Florianópolis: GCN/CFH/UFSC, 2011. p. 49-72.

SINGER, Paul. **Economia Política da Urbanização.** 14ª Ed. São Paulo: Contexto, 1998.

SQUEFF, Gabriel Coelho; ARAÚJO, Vitor Leonardo. **Trajetória da taxa de câmbio e heterogeneidade estrutural na indústria brasileira.** Brasília: IPEA, 2013.

VIEIRA, Maria Graciana Espellet de Deus. Notas sobre a gênese das formações sócioespaciais do planalto catarinense. In: MAMIGONIAN, Armen (Org.). **Santa Catarina:** estudos de geografia econômica e social. Florianópolis: GCN/CFH/UFSC, 2011. p.31-47.

ŽIŽEK, Slavoj. **Vivendo no fim dos tempos.** São Paulo: Boitempo, 2012.

WOOD, Ellen Meiksins. **O império do capital**. São Paulo: Boitempo, 2014.

## SITES

ANTAQ. Canal do Panamá: efeitos da expansão nos portos do Brasil (2013). Disponível em: <[http://www.antaq.gov.br/portal/Pdf/PublicacoesTecnicas/20140611\\_Canal\\_Do\\_Panama.pdf](http://www.antaq.gov.br/portal/Pdf/PublicacoesTecnicas/20140611_Canal_Do_Panama.pdf)>. Acesso dia 07 de dezembro de 2015.

APM TERMINALS. **APM Terminals Itajaí/SC**: estrutura. Disponível em: <<http://www.apmterminals.com.br/estrutura>>. Acesso dia 23 de novembro de 2014.

ÁSIA SHIPPING. **Relatório de Itajaí/Navegantes (SC)**. Disponível em: <<http://www.asgroup.net/blog/?cat=26>>. Acesso dia 17 de novembro de 2015.

ASSOCIAÇÃO DE COMÉRCIO EXTERIOR DO BRASIL. **Radiografia do Comércio Exterior Brasileiro**: passado, presente e futuro. Disponível em: <<http://www.aeb.org.br/userfiles/file/AEB%20-%20Radiografia%20Com%C3%A9rcio%20Exterior%20Brasil.pdf>> Acesso dia 20 de fevereiro de 2015.

BRASIL. Casa Civil. **Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013**. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm)>. Acesso dia 13 de dezembro de 2014.

BRASIL. Ministério do Planejamento. **Governo atrai setor privado para financiar infraestrutura**. Disponível em <<http://www.brasil.gov.br/infraestrutura/2015/05/governo-atrai-setor-privado-para-financiar-infraestrutura>> Acesso dia 28/11/2015.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Duplicação Navegantes – Blumenau/SC**. Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/obra/8720>> Acesso dia 13 de dezembro de 2014.

BRASIL. Portal Brasil. **Financiamentos do BB para infraestrutura crescem 72% em 14 meses**. Disponível em

<<http://www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2014/03/financiamentos-do-bb-para-infraestrutura-crescem-72-em-14-meses>> Acesso dia 28 de novembro de 2015.

BRASIL. Secretaria de Portos. **Planejamento Portuário Nacional**. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl>>. Acesso dia 22 de novembro de 2014.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES. **Atlas do transporte**. Disponível em <<http://www.cnt.org.br/Paginas/Atlas-do-Transporte.aspx>> Acesso dia 21 de fevereiro de 2015.

DIÁRIO CATARINENSE. **Porto de Itajaí lança plano de demissão voluntária para equilibrar contas**. Disponível em: <<http://wp.clicrbs.com.br/guarda-sol/2014/11/04/porto-de-itajai-lanca-plano-de-demissao-voluntaria-para-equilibrar-contas/?topo=67%2C2%2C18%2C%2C%2C67>> Acesso dia 04 de novembro de 2014.

\_\_\_\_\_. **Acidente em Águas Mornas**. Disponível em: <<http://dc.clicrbs.com.br/sc/noticias/noticia/2015/06/tres-pessoas-morrem-em-acidente-na-br-282-em-aguas-mornas-4786492.html>>. Acesso dia 17 de novembro de 2015.

\_\_\_\_\_. **Caminhão carregado de frangos pega fogo na BR – 101**. Disponível em <<http://osoldiario.clicrbs.com.br/sc/seguranca/noticia/2015/08/carreta-carregada-de-frango-pega-fogo-na-br-101-em-balneario-camboriu-4816190.html>>. Acesso dia 17 de novembro de 2015.

\_\_\_\_\_. **Concessões das rodovias de Santa Catarina em 2015**. Disponível em <<http://dc.clicrbs.com.br/sc/noticias/noticia/2015/07/governo-federal-autoriza-inicio-de-estudos-para-concessao-de-tres-rodovias-de-santa-catarina-4812271.html>>. Acesso dia 17 de novembro de 2015.

\_\_\_\_\_. **Duas pessoas morrem em coalisão entre ônibus e caminhão em Navegantes (SC)**. Disponível em: <<http://dc.clicrbs.com.br/sc/noticias/noticia/2015/08/duas-pessoas-morrem-em-colisao-entre-onibus-e-caminhao-na-br-470-em-navegantes-4823771.html>> Acesso dia 17 de novembro de 2015.

\_\_\_\_\_. **Governo anuncia o investimento de 2,7 bilhões para os portos de Santa Catarina:** Disponível em: <http://dc.clicrbs.com.br/sc/noticias/noticia/2015/08/governo-anuncia-acordos-para-r-2-7-bilhoes-em-investimentos-atraves-dos-portos-de-sc-4817112.html>>. Acesso dia 17 de novembro de 2015.

\_\_\_\_\_. **Perdas no Porto de Itajaí impactam no emprego e na arrecadação.** Disponível em: <<http://dc.clicrbs.com.br/sc/noticia/2015/11/mare-de-perdas-no-porto-de-itajai-impacta-empregos-e-arrecadacao-4904310.html>>. Acesso dia 18 de novembro de 2015.

\_\_\_\_\_. **Portos de Itajaí e Navegantes paralisam as atividades devido ao temporal.** Disponível em: <<http://dc.clicrbs.com.br/sc/noticias/noticia/2015/10/portos-de-itajai-e-navegantes-estao-fechados-devido-ao-aumento-do-nivel-do-rio-itajai-acu-4884010.html>> Acesso dia 18 de novembro de 2015.

ESTADO DE SÃO PAULO. **Fundo é o segundo maior financiador de infraestrutura.** Disponível em: <<http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,fundo-e-o-segundo-maior-financiador-de-infraestrutura-imp-,1168201>> Acesso dia 28 de novembro de 2015.

FRIMESA. **Relatório anual de 2013.** Disponível em <[http://www.frimesa.com.br/br/frimesa\\_relatorios.php](http://www.frimesa.com.br/br/frimesa_relatorios.php)>. Acesso dia 09 de dezembro de 2015.

FUNDAÇÃO DOM CABRAL. **Custos Logísticos no Brasil em 2014.** Disponível em: <<http://www.fdc.org.br/professorespesquisa/publicacoes/Paginas/default.aspx>>. Acesso dia 16 de dezembro de 2015.

GPORT. **Serviços em Comércio Exterior.** Disponível em: <<http://www.gport.com.br/credenciamento/credenciamento.htm>>. Acesso dia 15 de dezembro de 2015.

IBGE. **IBGE mapeia infraestruturas de transportes no Brasil.** Disponível em:

<<http://saladeimprensa.ibge.gov.br/noticias?view=noticia&id=1&busca=1&idnoticia=2767>> Acesso dia 29 de novembro de 2014.

KOLHY, Lélío Marcuz Munhoz. **Conhecendo a logística**. Disponível em: <[http://images.slideplayer.com.br/3/1271557/slides/slide\\_10.jpg](http://images.slideplayer.com.br/3/1271557/slides/slide_10.jpg)> Acesso dia 23 de novembro de 2014.

NOTÍCIAS DO DIA. **Obras da quarta faixa da BR-101 no Morro dos Cavalos devem ficar prontas até o fim de novembro**. Disponível em: <<http://ndonline.com.br/florianopolis/noticias/211902-obras-da-quarta-faixa-da-br-101-no-morro-dos-cavalos-devem-ficar-prontas-ate-o-fim-de-novembro.html>> Acesso dia 10 de dezembro de 2015.

PORTO DE ITAJAÍ. Histórico. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/novo/c/historia>> Acesso dia 10 de março de 2015.

PORTONAVE. **Início das Obras de segunda fase**. Disponível em: <<http://www.portonave.com.br/pt/noticias/212-portonaveiniciaobradasegundafase.html>> Acesso dia 13 de dezembro de 2014.

PORTOGENTE. **Despacho Aduaneiro**. Disponível em: <<https://portogente.com.br/portopedia/despacho-aduaneiro-72873>> Acesso dia 12 de fevereiro de 2015.

PORTOS E NAVIOS. **APM Terminals devolve área em Itajaí (SC)**. Disponível em: <https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/31665-apm-terminals-perde-carga-e-devolve-area> Acesso dia 17 de novembro de 2015.

PREFEITURA MUNICIPAL DE NAVEGANTES. **História de Navegantes/SC**. Disponível em: <<http://www.navegantes.sc.gov.br/c/historia>> acesso dia 25 de agosto de 2014.

REVISTA PORTUÁRIA. **Economia & Negócios**. Disponível em: <<http://www.revistaportuaria.com.br/novo/>>. Acesso dia 22 de maio de 2015.



REVISTA VALOR ECONÔMICO. **Logística:** frota monitorada, uso intensivo de tecnologia eleva produtividade em todo processo de movimentação de cargas. Setembro de 2015. Disponível em: <<http://www.revistavalor.com.br/home.aspx?pub=42&edicao=8>> Acesso dia 16 de dezembro de 2015.

SAGLOG. **Serviços.** Disponível em: <<http://www.saglog.com.br/indexsag.html>> Acesso dia 16 de dezembro de 2015.

SINTRACON. **Tabelas de preços dos fretes.** Disponível em: <<http://transportadorautonomo.com.br/tabelas.html>>. Acesso dia 16 de dezembro de 2015.

TRANSPORTES DALÇOQUIO. **História.** Disponível em: <<http://www.dalcoquio.com.br/historia.php>>. Acesso dia 19 de dezembro de 2015.

## ENTREVISTAS

1. APM TERMINALS ITAJAÍ S/A. **Entrevistado:** Leandro Vicente Felicio.
2. BRADO LOGÍSTICA ITAJAÍ S/A. **Entrevistado:** Eusmar Corrêa.
3. BRASFRIGO S/A: **Entrevistado:** José Humberto.
4. CENTRO DE DISTRIBUIÇÃO DA BRASIL FOODS ITAJAÍ. **Entrevistado:** Cláudio Orides
5. CENTRO DE DISTRIBUIÇÃO DA COPERCENTRAL AURORA ALIMENTOS EM CHAPECÓ. **Entrevistado:** Raquel Poloni.
6. CENTRO DE DISTRIBUIÇÃO DA GOMES DA COSTA S/A. **Entrevistado:** Alexandre Rotta.
7. LOCALFRIO ITAJAÍ S/A. **Entrevistado:** Daiani Furtado.
8. MULTILOG S/A. **Entrevistado:** Eliel Silva.
9. POLYTERMINAIS **Entrevistado:** Jason Rocha.
10. PORTONAVE S/A. **Entrevistado:** Melissa Aragão.
11. PORTO DE IMBITUBA. **Entrevistado:** Luis Rógerio Puppo.
12. PORTO DE ITAJAÍ. **Entrevistado:** Heder Cassiano Moritz.
13. PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL: **Entrevistado:** Arnaldo S.Thiago.